

انترناشيونال

انترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تتميز من حيث الجودة شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

- Risk Management In Public Private - Partner Ship Projects In frastucture
- From Relativity to deterministic chaos in science and society

منه نظرية النسبية إلى الفوضى المحددة في الطبيعة والمجتمع

● إنشاء الاتحاد العربي لمرحلة البضائع واللوجيستيات

● القلوث البيئي.. مخاطره وحلول

● ماذا تعرف عن قواحد المنشأ؟



● قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

● شباب دون كوم

● ملف العدد الصباح المحموم بين المصيريه والأجانب على كعكة

التوكيلات الملاحية



Your shipment will receive the best quality of service
for import and export on board our freighter to/from
Europe Middle East and Khartoum in addition to all
Egyptair network for over than 60 destination worldwide

CARGO TERMINALS

Alexandria Terminal

Tel: (203) 4294647

(203) 4294648

Cairo Terminal

Tel: (202) 6351767

(202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578

Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg

٢٠٠٧ء

انترناشيونال نت

الاسكندرية



مجلة اقتصادية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road, Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

الحامي بالتقنى

شرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البنهاوى

المرسلون والمحروون

جمهورية مصر العربية

* ربان أحمد بدوى

* السيد عبد الجيد السيد

* شربين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* ميادة محمود

* ياسمين عبد المجيد

الكاتب

السعودية - جدة

* مركز الريان محمد عبده للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (8533724) - (2) - (966)

فاكس: (8533684) - (2) - (966)

سوريا

* ربان/ رامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1 4167250912

صندوق المراسلات

الطابخة: +2-0122686455
إسكندرية: +2-03-4275117
العنوان: 5% ش فيكتوريا مانيويل - سموحة
البريد الإلكتروني: 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_n@yahoo.co.uk

ولنا كلمة

حلم الولايات المتحدة الأفريقية



علقت اللغة التامسة للاتحاد الإفريقى بكرا عاصمة غانا تحت شعار «مناظرة حول حكومة الاتحاد الإفريقى» برئاسة الرئيس الثانى جون كوفور وحضور رؤساء دول وحكومات واستولى 53 دولة أفريقية بالإضافة إلى ممثلى جامعة الدول العربية والأمم المتحدة مراقبين دوليين. وقد كان من أهم البنود التى ناقشتها القمة إقامة حكومة الاتحاد الإفريقى كشروط إستراتيجية لتقيام الولايات المتحدة الأفريقية.

وتزعم العقيد معمر القذافى قائد الثورة الليبية التالى على اللغة التى نتج عن فرض حقبة وجود حكومة إفريقية موحدة لأول شعوب القارة على طريق إنشاء الولايات المتحدة الإفريقية. إلا أن أكثر قادة الاتحاد الإفريقى لم يشاركوا القذافى الراى فى ضرورة الإسراع وإقامة ولايات متحدة إفريقية وحكومة موحدة لها. وكانت وجهة نظره من إنشاء الخطوات التدريجية. التزاعات المسلحة والانفلاق إلى الحكومات الديمقراطية المنتخبة فى كثير من الدول الأفريقية. كما فضل أصحاب التالى المعتدل التدريجى بزعماء الرئيس الجنوب الإفريقى تابر مبيكى ومن وراءه نيجيريا وكوت ديفوار ومجموعة من الدول الإفريقية جنوب الصحراء - الخطوات التدريجية على اللورى فى التنفيذ. وأنهم يرون بزعامة ضرورية إصلاح البنى التحتية للقارة وعلاج مشكلاتها قبل إقرار خطوات الحكومة الموحدة للاتحاد الإفريقى. وتتعامل الدول الأفريقية إقتصاديا واجتماعيا وسياسيا بعد جسم مشكلات الإصلاح السياسى والقول بتحديات الديمقراطية. وواجهة القلاقل الداخلية والصراعات القبلية والإرهابية. ومشكلات الفساد والأمراض الخائفة مثل الإيدز والسل والكوليرا. خاصة وأن من أهم أسباب إهدار إفريقيا لفرص التقدم غياب النظم الديمقراطية مما جعلها ساحة مفتوحة لتعاقب الانقلابات العسكرية. وعدم الاستقرار السياسى من العديد من الدول القارة. كما أن غياب نظم الحكم الديمقراطية أدت إلى تفشى الفساد والقبلية .

لقد كشفت قمة أكرا رؤية أفريقية قوية فى إقامة وحدة إفريقية شاملة. بجانب رؤية قوية للمجتمع الدولى على أن يكون له دور فى إشتغال إفريقيا من واقعها الملم ودخولها القفيلة الثالثة لقرية طرمية. ويؤكد ذلك الآراء والإشراعات التى أبدتها الضعوف فى اللغة ومن أهمها:

- * الرئيس سيسى مبارك أكد ضرورة حل المشكلات السياسية والزراعات المسلحة والإرهاب أولا. وطلب دول القارة بالتكاتف لمواجهة التحديات. وأعلن أن تحقيق الوحدة الأفريقية واستكمال معانيها وأركانها يتطلب العمل المشترك على مسارات متوازنة تتكامل فيما بينها. وتضع الركائز الضرورية لبلوغ الغاية وفق منهجية سليمة وعلى أسس قوية وواقعية.
- * العقيد معمر القذافى حث الدول الإفريقية على الاتحاد تحت لواء مشترك واحد. وواجهة القلاقل الداخلية والصراعات القبلية والتوحيد أو الموحدة. وأنه جندى إفريقيا ومهمته تشجيع من أسماهم أخوة الأفارقة ليستيقظوا.
- * الفكرة عاتقة روى مساعدا الأمين العام للأمم المتحدة أشارت إلى ضرورة مضاعفة الجهود داخل القارة الإفريقية لتحقيق الإصلاح المطلوب خاصة فيما يتعلق بمحاربة الفقر والممرض والفساد التى ترتفع معدلاتها.
- * باروسو رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقى طالب بضرورة تبني الوحدة على غرار تجربة الاتحاد الإفريقى المتدرجة والمبنية على أسس راسخة بدأت بإصلاحات سياسية وإقتصادية ومالية.
- * جوزيف سوكوتش رئيس وزراء البرتغال أعلن أن أوروبا وإفريقيا بحاجة إلى العمل معاً بشأن القضايا الدولية كالبيئة والحكم الديمقراطي.

عمر موسى بارامو الرئيس النيجيرى أكد أهمية لا تقتصر إفريقيا توجهها صوب الوحدة والإندماج والعمل المشترك فى خدم العالم اليوم الذى يتشكل اقتصاديا وسياسيا. وأن نيجيريا تدعم فكرة توحيد إفريقيا على كيان واحد. كما أن التدرج فى العمل إلى هذا الهدف هو أفضل طريق لتحقيق الوحدة المطلوبة للدفاع عن مصالح القارة.

* جون كوفور رئيس غانا غاش إلى أن إفريقيا تحتل المكانة الثانية عالمياً من حيث المساحة جغرافياً ولكنها لا تحتل المرتبة الثانية فى أي شيء آخر.

- * عبد العزيز بوقليلة الرئيس الجزائى أكد أهمية تعزيز الإندماج فى القارة الإفريقية.
- * الحاج عمر بونجو رئيس الجابون أكد دعم بلاده لفكرة حكومة الاتحاد الإفريقى.

- * موارى كيكيا رئيس كينيا حث من التمسح على إعدام حكومة موحدة إفريقيا. وطلب بضرورة التدرج فى هذا النهج والعمل على حل المشاكل الحقيقية التى تواجهها القارة.

هذا وبالرجوع إلى مؤسسات الاتحاد الإفريقى نجد أنها تشكلت فى إطار متدرج راعى جميع الاعتبارات الخاصة بكل دولة وتاريخها وأوضاعها. ولقد كان هذا التدرج من أسباب نجاح الاتحاد الإفريقى. لذا لابد من الأخذ فى الاعتبار الظروف المضطربة والذاتية لكل دولة بل وللغة كلها.

إن القارة الإفريقية تعاني الصراع على دافور والصومال بجانب الفقر والجفاف والمشكلات الإجتماعية. ولذا فإن أهمها مشوار طويل لابد من قطعه قبل الوصول إلى الهدف المطلوب. ولابد لدولها من جسم مشكلات الإصلاح السياسى

والقبول بالتحديات الديمقراطية. ومواجهة الصراعات القبلية والارهابية خاصة وأن معظم دول الاتحاد الإفريقى لا تريد

التعجيل بتشكيل حكومة للقارة الآن ولكنها تفضل إتخاذ خطوات تدريجية لبناء قارة إفريقية موحدة بشكل أقوى.

محمود السيد أحمد

دوريات إهداء



وزارة الإستثمار



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة عالمياً
في مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق
الأوسط وقد أُنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأنواع
التي تتلاد محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية
في تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق
أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .

- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت إلى
أكثر من ٩٠٠٠٠ حاوية مكافئة في ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل
تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات
الخبرة العالية .

شاحات تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٢٤٣٥٠٠
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

المعدات :

- ٧ ونش رصيف عملاق .
- ٢ ونش رصيف متحرك . ٦ ونش ساحة عملاق (RTG)
- ٣٤ ونش ساحة (R.S) ٧ جرار موانئ بالمقطورة .

شاحات تداول البضائع

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يومياً .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠٠ بمدينة العنصر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠

شارع مصطفى كامل وعزمى ميثى هيلة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.pscchc.com

E-MAIL: info@pscchc.com

٩٦٢٢٢٠٤١٩

٩٦٢٢٢٠٤١٩ - ٢٢٣٧١٥١

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 --- Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

خلال مايو 2007

7

In Infrastructure

way of hedging the transferability risk is for the operator to be paid via an account opened outside the host country (offshore account). Use of such accounts frequently requires approval by the local authorities. When an offshore account can be opened, exchange controls or the prohibition of the export of foreign currency from the host country would have no direct impact on the economics of the project. In this case, the monetary risk is not hedged, but eliminated.

In the contrary case, where no authorization can be obtained to open an offshore account, other measures must be considered. The concessionaire should seek convertibility and transferability guarantees from the government or central bank. Decisions about such guarantees often become political issues.

As for the exchange risk, this can be partially hedged by ensuring that the majority of expenses are paid in local currency; for example, by raising part of the debt in the currency of the host country. However, frequently this is not sufficient. It is rarely possible to raise the required funding for large projects locally. Further, foreign investors must be remunerated in foreign currency. The latter also applies to part of the purchases and personnel expenses (expatriate personnel). Where conditions allow, hedging products (e.g., exchange rate swaps) can be used to manage the exchange risk. If, on the contrary, such products do not exist due to the instability or weakness of the host country currency, the exchange risk represents a major problem as it can only be carried by the shareholders and/or lenders, unless an exchange rate guarantee can be obtained from the central bank of the host country. The latter solution can only be envisaged in the event the project is of critical importance for the host country. Such considerations again add a political element to management of exchange risk.

Economic risk

Port activities form part of national and international transport chains. The volume of trade moving through these chains depends to a large extent on macro-economic factors, namely population, consumption, production, exports, etc. Consequently, the macro-economic situation and its expected evolution have a strong impact on the level of activity in a port. It is essential to take this element into account in the market survey undertaken for the purpose of estimating the traffic and throughput risk. The principles of traffic and throughput risk sharing are analysed in a later chapter devoted to this subject.

Force majeure.

Force majeure generally covers all events outside the control of the company and events that cannot be reasonably predicted, or against which preventive measures cannot be taken at the time of signature of the contract, and which prevent the operator from meeting his contractual obligations. Apart from this general definition, cases of force majeure are generally stipulated in the contract. These include:

- Natural risks: climatic phenomena (cyclones and exceptionally heavy rainfall), earthquakes, tidal waves, volcanic eruptions;
- Industrial risks: fire, nuclear accident;
- Internal socio-political risks: strike, riot, civil war, guerrilla or terrorist activity; and
- Risks of war or armed conflict.

In certain contracts, unilateral decisions by the local authorities can be included in the list of events covered by force majeure, in particular where such decisions discriminate against the operator.

These risks are included under country risks, as it is the national context that determines the probability of their occurrence. It is reasonable that, if any such event occurs, it should result in the suspension of reciprocal obligations of the parties involved, with a resultant limitation (although not elimination) of their consequences. The contract can also include procedures for sharing the burden of the consequences of such events between the parties, in particular where the operator is managing a delegated public service.

Interference risk

Interference or "restraint of prices" risk covers those risks that relate to the direct intervention of the public authorities in the management of the project.

Public service requirements are normally defined in contract specifications, and the concessioning authority should not, in principle,

interfere in any way during the construction or operating phases, provided the concessionaire complies with these requirements. However concessioning authorities frequently do intervene in the name of public service or for the protection of the users, for reasons of security, for the protection of the environment, or simply on an arbitrary basis. Such interference can take the form of the imposition of new operating requirements, additional investment or new constraints, the result of which is to increase operating costs or reduce revenue.

Intervention by the government may be well-founded, but the concessionaire can then legitimately expect compensation from the concessioning authority for the constraints imposed and indemnification of losses resulting from the concessioning authority's actions.

The best way of attenuating the interference risk is to have a contract that not only states unequivocally the objectives of the parties, but also specifies the limits on government authority to intervene. The contract may also include provisions that will obviate the need for arbitrary government intervention, e.g., price escalation clauses or the obligation to increase capacity above a certain traffic/throughput level.

Clearly, it is impossible to foresee all events that might give rise to intervention by the government. Hence, it is a good idea to include contract provisions that call for periodic meetings to discuss the status of the contract and allow for renegotiation of the contract to adjust the concession agreement to account for significant changes in circumstances.

Political risk

The operator cannot control the risks inherent in decisions taken by public authorities. The operator naturally seeks protection against harmful decisions through the clauses of the contract by transferring this risk to the concessioning authority. This is not sufficient, however, since non-compliance with the terms of the contract by the concessioning authority or the government is just one of the risks facing the operator. Additionally, the approval of contracts or the issuance of authorizations from administrative authorities can cause delays and increase costs for the operator. Finally, the risk of expropriation or nationalization is a danger. The risks of non-compliance, inefficiency or expropriation and nationalization are grouped under the designation of political risk.

Apart from the detailed analysis of contractual commitments, there is also the problem of the credibility of the applicable legal system. The effectiveness of contractual commitments depends initially on the mechanisms available for settling disputes. Recourse to international arbitration is desirable, involving a neutral jurisdiction applying recognized international rules, such as those of the International Chamber of Commerce. Likewise, the applicable contract law can be that of a mutually acceptable third-party country.

This purely contractual approach, while useful, is frequently inadequate to ensure the acceptable management of the political risk. In practice, the arbitration phase of disputes is rarely reached, but when this is the case it reflects degradation of relations to such an extent that the future of the project is very often threatened.

There are, however, other strategies for protecting against political risk. The inclusion of multilateral organizations, such as the World Bank or the International Finance Corporation among the shareholders or lenders represents a form of protection for the operator. The presence of these institutions is not a formal guarantee, but governments generally seek to avoid antagonizing these important multilateral institutions by imposing measures that would upset the equilibrium of a project in which they are involved. Similarly, the financial involvement of sponsors or lenders from the host country can also serve to limit the political risk.

Another approach involves recourse to the export credit agencies such as COFACE in France or ExIm Bank in the United States, which act as guarantors for the political risk during the loan period.

Actual insurance cover can also be obtained to hedge certain specific risks. Such policies can be obtained from both public insurers such as MIGA (World Bank Group) and private insurance companies.

Quantification of the political risk is always a delicate matter, and there are no reduction or hedging methods that make it possible to eliminate the political risk entirely. Thus, if the perceived political risk is great, and the ability to mitigate those risks is slight, the operator may opt to abandon the project.

To Be Continued

Public-Private-Partnership Projects



Introduction

1. The World is witnessing a vast movement towards the privatization or private management of public services or infrastructure. This is occurring in both the industrialized as well as the developing countries. This trend is specially marked in infrastructure projects in general, and the port sector in particular, where calls for tenders, aimed at introducing private management of infrastructure projects particularly under the control of the government or a public entity, have increased substantially in the last decade.

2. This trend has created a market for companies to develop infrastructure concessions. Projects of this type, which are frequently set up on a project financing basis, generate significant risks for the various parties involved; i.e. private sector, investors and lenders. These developments also require public authorities to take on a new role, that of "concessioning authority" or regulating authority. These changes permit the public authority to concentrate on its essential tasks of economic, social, spatial and temporal regulation, to achieve the best balance among the interests and demands of the various infrastructure entities and the general public.

3. One of the essential conditions for the success of infrastructure management reform projects is the ability to identify risks. This is a prerequisite to determining optimum risk sharing between the various participants according to their respective capacities for risk management and their willingness to carry these risks. The World Bank proposed to address the question of risk sharing analysis by examination of what it signifies from the point of view of the concessionaire; for example terminal operator in a port. The tools proposed would include: (a) a set of principles constituting a "code of good practice" that have proven acceptable to all parties for risk allocation and sharing in the various situations; and (b) an assessment grid that can be used to perform a quick evaluation of the main risks of a project and ability of a candidate concessionaire to manage these risks.

Principles

4. Two principles should be applied in situations where the activity of the concessionaire represents delegated management of a public service:

(a) Reduction of the projects global risk (and consequently project cost) requires the proper allocation of risk. Risk sharing between concessioning authority and concessionaire on one hand, and the various sponsors and lenders on the other, must be based on analyses designed to identify and allocate risks to those parties which can carry them best (with least negative impact); and (b) Any risks allocated to the concessionaire will be reflected in a requirement for higher profits, in terms of level or duration, with a resultant increase in the cost of the service provided. It is consequently, in the interest of the concessioning authority to restrict, as far as possible, the unnecessary imposition of risks on the concessionaire where the latter is not in a position to manage them. In other words, it is undesirable to make the concessionaire carry risks that the public sector would be able to carry at a lower cost.

Types of Risks

5. There are numerous risks in infrastructure projects, some are general for all, but others are specific for certain infrastructure project types. There are specific risks for highway projects, railway projects, airport projects as well as utilities projects. Concentrating on common risks among infrastructure projects, risks can be grouped under four categories, namely: Country risks; Project risks; Regulatory risks; and contractual risks. In the following paragraphs we will try to explain each of those risks and what they encompass.

6. (a) Country Risks

This section deals with risks resulting from the national and international framework within which the project must operate.

Legal Risk.

Legal risks arise in connection with the lack of precision in and the possibility of changes in the legislation and regulations governing the project. It must be assumed that a set of rules exist at the time the project is initiated.

Insufficient precision in applicable laws and regulations can lead to disputes and misinterpretations and therefore creates a risk. In some cases legal issues can be extremely complex, not only because laws and regulations can be subject to a variety of interpretations, but also in terms of jurisprudence. Furthermore, common practice frequently imposes a number of mandatory rules in terms of port operation (e.g., FOB Dunkirk, Antwerp). Consequently, a thorough legal analysis should be undertaken prior to the implementation of the project. Especially when the project is located in a locale unfamiliar to the operator, it is prudent to call on the services of local legal advisors specializing in the various disciplines involved in the project. This will help to reduce the incidence of circumstances that might delay project implementation. The risk of non-compliance by the operator with legal or regulatory requirements through ignorance is one carried exclusively by the operator.

The risk of changes in legislation or regulations stems from the possibility the circumstances in effect at the time of their promulgation may change at a later date. In line with the principles put forward at the beginning of this chapter, one can argue that the operator is justified in calling for guarantees of the stability of the legal environment to guard against changes over which the operator has no control. Nevertheless, any such guarantee of legal security should not come at the expense of fair competition among operators as long as continued operation of the public service is not jeopardized. On the other hand, in the case where management of public service is delegated to an operator, the operator is not in an ordinary business situation. Firstly, because the permanency of his activity is essential to ensure continuity of the public service. Secondly, because the degree of regulation imposed on the operator may well prevent the latter from adapting to such changes in the legal environment. Consequently, it is desirable either to guarantee stability or to include a contract revision clause to avoid situations where change in the legislation or regulations could put the financial viability of the project in jeopardy.

The risk of changes in legislation relating to the environment can be particularly significant, and can materialize during the construction and/or the operational phase. Prior to any decision concerning privatization, the prudent concessioning authority should undertake an environmental study of the project. Conventionally, such studies distinguish between:

- The impact of the construction of marine infrastructures on the existing marine environment;
- Management of pollution from ship wastes;
- Management of dredging-induced contamination; and
- Management of pollution resulting from accidents.

With respect to environmental risk management, the aspects specific to environment-related regulations should be established prior to the bidding process and, where appropriate, negotiated at the time of signature of the contract. Any increased construction costs caused by changes in environmental legislation during the life of the concession should trigger renegotiation of the contract between the two parties to define the amount of and procedures for indemnification of the operator by the concessioning authority.

Monetary risk.

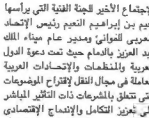
In a country where the national economy is weak or unstable, macro-economic problems or fiscal risks imposed by the host country create a risk, for both shareholders and lenders, that the project may be unable to generate sufficient income in strong currencies. The main monetary risks that can create this situation include:

- Exchange rate fluctuations,
 - Non-convertibility of the local currency into foreign currencies; and
 - Non-transferability (i.e., funds cannot be exported from the host country).
- Where the project can generate foreign currency income. The best

اجتماعات اللجنة الفنية العربية للنقل البحري

دعوة الدول العربية إلى إقتراح معايير محددة لإنشاء بعض المشروعات الخاصة بالبنية الأساسية لمشروعات النقل التي تربط بين الدول العربية وتشمل الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية

بمضمر السيد اللواء عصام بدوي الأمين العام لإتحاد الموانئ البحرية العربية. و. رشيد عليو مدير الشرق العربي المشتركة وإتحادات العربية بمجلس الوحدة الاقتصادية العربية. حيث تم إستعراض الجهد التي بذلها مجلس الوحدة في هذا المجال كما تم دعوة الدول العربية التي لم تصدر حتى الآن تشريعات منظمة للنقل متعدد الوسائط إلى أخذ المبادرة والعمل على صياغة تشريعات وقوانين النقل لديها لإستيعاب هذا النظام الجديد والإستخدامات لطاوع النقل البحري وتم تشكيل فريق برئاسة الجمهورية التونسية وعضوية الدول العربية لإعداد مشروع إتفاقية عربية للنقل متعدد الوسائط إسترشاداً للقانون التونسي الذي نظم هذا القطاع وكذلك القانون الأردني. وفي الإتحاد الذي حضره د. عبد المطلب بسبيني عميد مركز البحوث والإستشارات لطاوع النقل البحري تمت مناقشة تشكيل فريق عمل برئاسة جمهورية مصر العربية لحفظ المصالح العربية وتوحيد الآراء في المناقشات الدولية الجارية بخصوص مشروع الصك الدولي بشأن قانون النقل التابع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي فينيسترا.



عصام بدوي

د. رشيد عليو

إتجماع الأخير لجنة الفنية التي يرأسها نعيم بن إبراهيم التجميم العربي لقوانين ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز والدعم حيث تم دعوة الدول العربية والمنظمات والإتحادات العربية العاملة في مجال النقل لإقتراح الموضوعات التي تتعلق بالمشروعات ذات التأثير المباشر على تعزيز التكامل والإنتجاع الاقتصادية بين الدول العربية. سواء كانت ثنائية أم متعددة الأطراف أم جمعية مع إقتراح أولوياتها وقد تم تشكيل فريق عمل من كبار المسؤولين بوزارات النقل بالدول العربية لهذا الغرض. وقد ناقشت اللجنة الفنية كيفية تأمين الدول العربية لعمل بنظام النقل متعدد الوسائط

تسهيلاً لعرضها على اللجنة الاقتصادية القائمة وينتقل إتخاذ الموانئ البحرية العربية حالاً رفد الدول العربية حول المشروعات المدرجة بالإتفاقيات الثنائية والإقليمية التي تكون الدول العربية أطرافاً فيها نفسها للفقرة جاء ذلك في

المبتكرين / محسن نجم عطية نجم

كبير مرشدين أول - هيئة قناة السويس

نجم الإرشاد القاعية تعاليمات إرشاد جديدة لم تستخدم من قبل براءة اختراع صادرة من وزارة الدولة لشئون البحث العلمي - أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا رقم 2368

بهدف زيادة تأمين سلامة السفن أثناء إبحارها بأياها الضيقة والمحددة (قنوات ، ممرات ، أنهار ، دناخل مواني ، أو طرق إقتراب إقصاء بحرية عامة. الخ.) وضع معدلات التآخير إلى الدرجة التي منها، تتقدم الحوادث، أو تكاد. استعملت وسيلة إرشاد جديدة تماماً، لم تستخدم من قبل، تدعم وتضيف لوسائل الحالية المعروفة والمستخدمة. وسيلة إرشاد قاعية باستخدام علامات إرشاد مناسبة لإرتداد الأسماء الإلكترونية الصادرة من أجهزة قياس الأسماك بالسفن، تثبت بالقاع على مسافات ثابتة، متساوية تماماً، وذات إرتداد كاف، لتظهرها ويهضم وتميز، على فترات زمنية واحدة، على مينيئات أجهزة قياس العمق بالسفن البحرية المستخدمة لهذا الجهرى ، وذلك عند ثبات السرعة الفعلية وتكون السفينة فوقها تماماً. أسمائها: علامات نجمات البحر الإرشادية (SEA STAR P-M).

فإن تشغيل إن خط سير السفينة إن تماماً وإن السفينة تسير آمنة في يسر وسلام، أي إن موقع السفينة أثناء الإبحار أيضاً آمن، وإن عصمري السفينة (السير الآمن بالواقع الآمن) متوافران، ألكنتها في هذه الحالة. تسمية هذا السير .. خط السير الأمل .



مستصح ، حيث إن موقع الأمن الإبحار قد تغير وأصبح غير آمن وهذا الإذار يوجب علينا التصرف السريع الأمل فوراً وفي الحال للمعونة الي السير الأمن والموقع الأمن على خط السير الأمل وهذه في الإضافة المنع عنها التي تزيد من معدلات الأمان وتقلل من معدل الحوادث قبل حدوثها .

محطات وأخبار

شركات الكهراء لدول حوض النيل

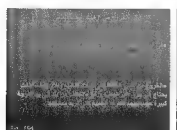
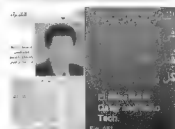
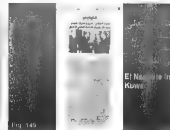
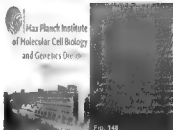
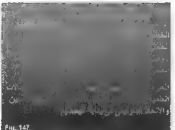
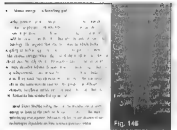
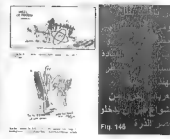
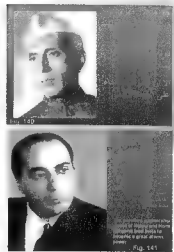
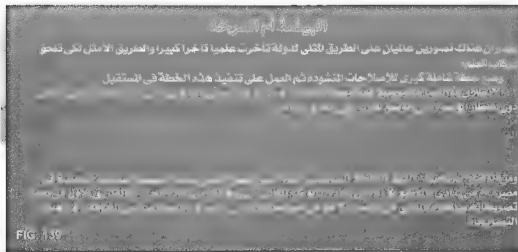
تم توقيع عقد إنشاء 3 محطات توليد بالجنوب السوداني بإستثمارات 100 مليون جنيه وذلك في إطار الخطة الخمسية للسودان البالغة 154 مليون جنيه، وقد صرح الدكتور حسن يوسف وزير الكهرباء والطاقة أن السودان المخرج السوداني يضمن 3 محطات مهمة متعلقة بالكهراء والتعاون في مجالات التثريب، كما أن دراسات الربط الكهربائي بين مصر ودول حوض النيل الشرقى السودانى وأثيوبيا تنتهى خلال الأشهر الثلاثة القادمة لتبدأ بعدها الإجراءات التنفيذية لربط شبكات كهراء الدول الثلاثة في شبكة واحدة، وذلك في إطار مشروع الربط الكهربائي لدول حوض النيل

التوقيع الإلكتروني في مصر

تقرر تنفيذ وتشغيل مشروع إنشاء هيئة سلطة التوقيع الإلكتروني وإصدار الشهادات الرقمية أوائل العام القادم، وقد أكد المهندس أشرف فوزي مدير برنامج الهيئة الأساسية لوزارة الدولة للتقنية الإدارية أن الوزارة بالتعاون مع وزارة المالية ستقيم بتقليد هذا المشروع وفقاً لمخطوطة القانون رقم 5 لسنة 2004 الخاص بتنظيم التوقيع الإلكتروني لمدة من هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات بصفتها الهيئة التي بها إعتاد جهات التوقيع الإلكتروني وما تصدره هذه الجهات من شهادات التوقيع الإلكتروني في مصر

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر يونيو 2007)

البيان	معدلات الأداء	مؤشرات الأداء				معدل التقييم	عدد التفتيشات	عدد التحكيم
		العمل العملي	العرض	الضمان	إجمالي			
المركز للمطور بالإسكندرية	1270	3 ساعة	21.5 ساعة	38.5 ساعة	63 ساعة	1320	11	-
المركز للمطور بالفيصلية	6286	1.5 ساعة	23 ساعة	50.5 ساعة	75 ساعة	5155	12	3
الإدارات المركزية الثمانية	7530	0.88 يوم	2.57 يوم	3.17 يوم	6.62 يوم	6338	38	12



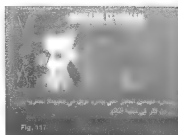
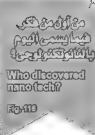
عنا

خلاصة

Conclusion

بإستخدام تقنية النانو وطرق التخلص من الفوضى المحدده سوف يكون في المستقبل الغير البعيد هناك إمكانية حقيقية للتدخل لإبطاء عملية الشيخوخة على مستوى الخلية وسوف يكون من الممكن معالجة الكثير من الأمراض بالخلايا الجذعية وإطالة عمر الإنسان في المتوسط إلى أضعاف ما هو عليه الآن. أما في إدارة المعلومات فمن الواضح أن تقنية النانو سوف تلعب دور خطير ليصب مباشرة في جميع العلوم الإدارية. ومن الواضح أن هناك اختلافات جوهرية بين الدول المتقدمة والدول النامية في إدارة العلم والتنمية لا يمكن تجاهلها ولا يمكن نقل طرق الإدارة في الدول المتقدمة إلى الدول النامية بحزأههها كما نبه إلى ذلك الإقتصادي ستجلز الحائز على جائزة نوبل في الإقتصاد

Fig. 156



تاريخ مختصر للنانو من اول
هينمان الى اعلان كينتون
للمبادرة الوطنية الأمريكية
Recent history of
nanotech

Fig. 118

NANOTECHNOLOGY'S BID FOR RESPECTABILITY IS COLORED BY THE WORLD'S ASSOCIATION WITH A CABAL OF FUTURISTS WHO FORESEE NANO AS A PATHWAY TO UTOPIA

A few 10th MILESTONES

- * 1959 Richard Feynman gives his famed talk "There's Plenty of Room at the Bottom" on the prospects for miniaturization.
- * 1981 Gerd Binnig and Heinrich Rohrer create the scanning tunneling microscope which can image individual atoms.
- * 1985 K. Eric Drexler publishes engines of Creation, a futuristic book that popularizes nanotechnology
- * 1999 Donald M. Eigler of IBM writes the letters of his company's name using individual xenon atoms.
- * 1986 Robert Curl, Jr., Harold W. Kroto and Richard E. Smalley discover bucky balls which measure about a nanometer in diameter.
- * 1991 Sumo Iijima of NEC in Tsukuba, Japan, discovers carbon nanotubes.
- * 2000 The Clinton administration announces the National Nanotechnology Initiative, which provides a big boost in funding and gives the field greater visibility.

Fig. 119



IT = Information technology is a subdivision of nanotechnology

كيتين وقيمة يتشارك فايتمان قالوا أن من الممكن في المستقبل تخزين جميع المعلومات الموجودة في مكتبة الكونغرس في واشنطن على رأس دبوس وهذه التقنية تكفي لتزويد كنداوي للإدارة بجميع أزمها

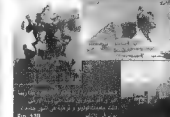
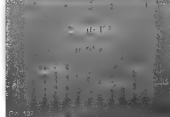
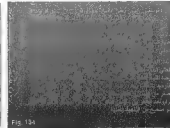
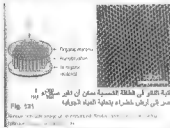
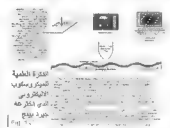
Fig. 121

Nano and stem cells

الخلايا الجذعية في خلايا لم تعد تنقسم بعد ولذا فهي تستخدم لتحل مكان أي نوع آخر من الخلايا المصابة لتقوم بدورها وهذا هو السبب أن أغلب هذه الخلايا تؤخذ من الأجنة وهو الذي يسبب مشاكل أخلاقية عديدة.

Stem cells are the most unspecialized cells. That is to say, they are un-programmed cells and therefore found in early stage embryos or fetal tissue

Fig. 122



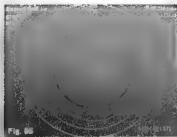


Fig. 66

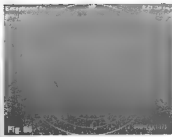


Fig. 67



Fig. 68

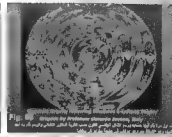


Fig. 69

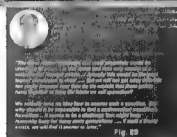


Fig. 69



Fig. 70

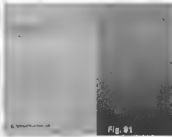


Fig. 71

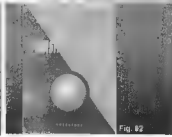


Fig. 72

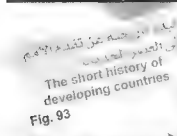


Fig. 93



Fig. 94



Fig. 95

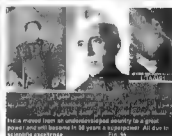


Fig. 96



The Malaysian Great Epitaph

Fig. 97

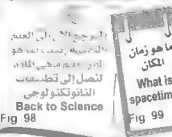


Fig. 98

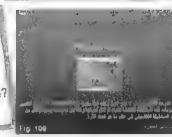


Fig. 100

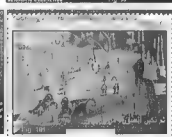


Fig. 101

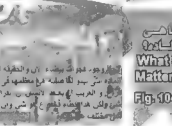
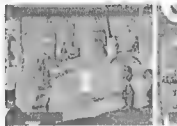


Fig. 104



Fig. 106



Fig. 108

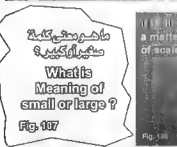


Fig. 107



Fig. 109

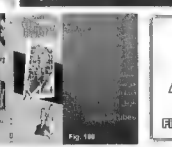


Fig. 110



Fig. 110



Fig. 111

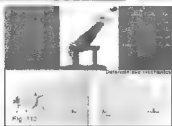


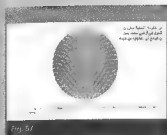
Fig. 112



Fig. 113



Fig. 114



يجب ألا ممسك الزمان
لا يرى ولا يمسك الزمان
كل ما نراه هو حركة
عاري السامة ومن هذا
المسلق فالزمن ما هو إلا
سراب وهذا هو ما ناله
نصن الفلاسفة وهذا ما
ناله شيتان ايان نهاية
حياته

Fig. 58

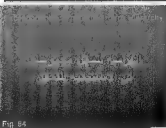
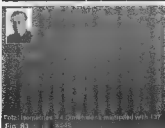
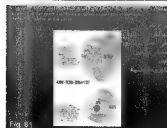
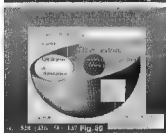
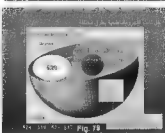
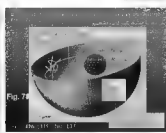
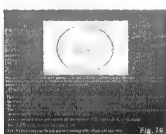
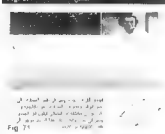
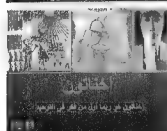
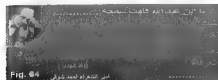


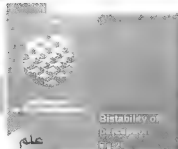
في هذا الزمان
كل ما نراه هو حركة
عاري السامة ومن هذا
المسلق فالزمن ما هو إلا
سراب وهذا هو ما ناله
نصن الفلاسفة وهذا ما
ناله شيتان ايان نهاية
حياته



نظرية التوحيد

Fig. 63





علم
القصور
الحدود

Fig. 39



فيس، ديس يعطى معناه بعدد دلعاه الميكات وعتداده في العالو
الاساسي من الاكس فيام والعزوي والكروني

Fig. 26

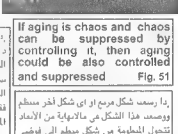
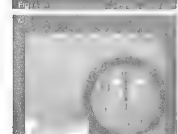
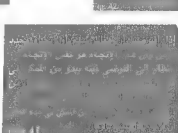
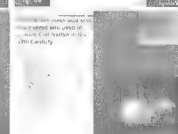
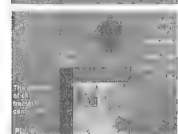
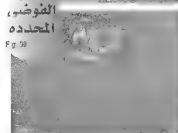


Fig. 43

Fig. 44

Fig. 45

Fig. 46

Fig. 47

Fig. 48

Fig. 49

Fig. 50

Fig. 51

Fig. 52

Fig. 53

Fig. 54

Fig. 55

Fig. 56

Fig. 57

Fig. 58

Fig. 59

Fig. 60

Fig. 61

Fig. 62

Fig. 63

Fig. 64

Fig. 65

Fig. 66

Fig. 67

Fig. 68

Fig. 69

Fig. 70

Fig. 71

Fig. 72

Fig. 73

Fig. 74

Fig. 75

Fig. 76

Fig. 77

Fig. 78

Fig. 79

Fig. 80

Fig. 81

If aging is chaos and chaos can be suppressed by controlling it, then aging could be also controlled and suppressed Fig. 51

Fig. 55

Fig. 50

2 - تقنية النانو والعلوم الحديثة

في ورقة مبدئية سوف اقدم رؤيتي المستقبلية للتقنية وسوف اذكر ايضاً شبكة اعمق في مصر من وجهة نظري. وانهم من العلوم هو نتجته العلم والقيم الكونومي والاقتصاد من اقدم سكونومي هو التقدم المادي. مكثف يعود العلم في الدنيا بمقاييسه عن 70% من اسبغ لمصرى ليس بل يصلهم الناتج العلمى الذى يرجعهم الى مستوى افقر. ومن هذا المنطلق انهم بالآخرين.. ومن ثمانية الشخص أن لا يتم بال 70% من الشعب المصرى

والفكره في البحث عن هدف مشروع وطنى، وكما أقول هو السد العلمى العالى واحدى السور وانهم في إعتقائى الشخصى هو (الأناسو تكنولوجى) ..

إن التالى وتطبيقاته طغت على كل مجالات الحياة العلمية وغير العلمية والإقتصادية .. ولاند انصر ان يكون لها قدم ثالثة في هذا الحال الراعب بشرط أن تبنى البره حادرة ولسه لتكنولوجيا النانو .. والفحل إلى هذا العلم .. فهناك عدد كبير من العلماء المتخصصين في تكنولوجيا النانو بالمراكز البحثية المصرية .. وهم ثروة بشرية تستحق دعم البره وبمدر "امبول السلب لدعمهم العلمى التميز في هذا الحال

فليس من الضرورى ان مبدء في تطبيقات النانو الى يجب فيها امريكا .. ولكن المهم ان تكون احاشا مابئة من احتياجنا الحقيقة

واقول ان من تميز العلماء بالصمود بالخارج يكمن في الإدارة الواعية للمراكز البحثية الخارجية.. والتمويل المناسب للبرامج البحثية التى يجرىها .. والباحث المصرى في الداخل افضل .. لانهم يفعلون في ظل نقص إمكانيات معملية .. وتمويل متدن .. وبعد توفير مباح افضل لعلاء الداخل سيحيطي بتأجيل عالية في البحث العلمى المصرى

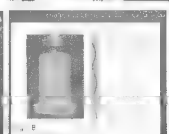
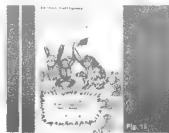
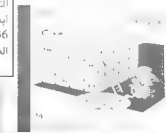
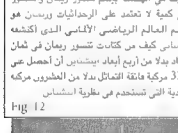
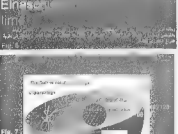
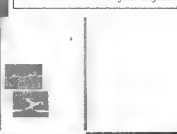
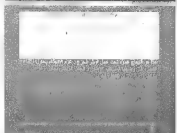
ويجب ان تكون وزارة البحث العلمى في رايى الشخصى وزارة أمن قوى .. وتستحق ان تكون تحت مظلة رئيس الجمهورية مباشرة وتمتع صلاحيات غير محدودة .. وأما ان يكون هناك مركز متميز لإبحاث النانو يشع في إشراف السيد رئيس الجمهورية .. وان تعتمد له مبراية كبيرة لوضع مصر على خريطة أحدث تكنولوجيا العصر .

3 - استنتاجات وتوجيهات للقارئ

خلاصتها القول باستعداد تقنية (النانو) وطرق التحليل من الفوضى المحدد سوف يكون

هناك في المستقبل غير البعيد ..

إمكانية حقيقة للتدخل لإبقاء عملية الشيخوخة على مستوى الحياة.. وسوف يكون من المكال الممكن معالجة الكثير من الأمراض بالقليل الجزئية وإطالة عم الإنسان في المتوسط إلى (أضعاف ما هو على الآن .. أما في إدارة المطويات فمن الواضح أن تقنية (النانو) سوف تلعب دوراً خطيراً ليس مباشرة في جميع العلوم والادارة الأورقة مبنية أساساً على مجموعة كبيرة من الصور والأشكال التوضيحية التى تتكلم عن بعضها بنفسها ولاند مجال بحث لشرح هذات بالإضافة إلى العاوين والتوضيحات المكتوبة اسفل كل شكل هذا بالإضافة إلى النماوين والتوضيحات المكتوبة اسفل كل شكل وشكل صورة.



ملخص
الورقة هي رحلة من افطرية السببية الى علم الفوضى المحددة مرور نظرية الفراغ الكموتارى بـلاصامة إلى تطبيقات هذه النظرية في العلوم والطبيعة والإنسانية. هذا وتطلي الورقة اهتمام رئيسي لدور العلوم الحديثة ومشاكلها في البلاد النامية خصوصاً مصر

عندما تتكلم على الكثرة فإن الفكر كان ذو بعد واحد أما في نظرية امتشاش فهناك أربع أبعاد طول وعرض وإرتفاع ورمس ولذلك فإن الفكر يصبح له عدد كبير من المركبات وهذه المركبات تعرف في الهندسة بإسم تسور وريمان والتسور هي كمية لا تعتمد على الإحداثيات ورمس هو إسم العالم الرياضى الألماني الذى اكتشفه الإنسان كيف من كتابات تسور وريمان في شأن أبعاد بدلاً من أربع أبعاد بثلاثيات ورمس هو 336 مركبة فائقة التعاليل بدلاً من العظوين مركبة البدية التى تستخدم في نظرية امتشاش

Fig. 12



From Relativity to deterministic chaos in science and society

من نظرية النسبية إلى الفوضى المحددة في الطبيعة والمجتمع

M. S. Elnaschie

Distinguished Fellow of the Frankfurt Institute for the Advancement of Fundamental Science University of Frankfurt, Frankfurt, Germany
and Department of Physics, Alexandria University, Alexandria, Egypt

Abstract.

The paper is a tour de force from Einstein relativity to deterministic Chaos and E-infinity theory as applied to nature and society. The work is illustrated by a very long numbers of pictures and figures which on self explanatory. In addition detailed explanations on give in the legend of the figures.

Particular attention is give to the role of science in devolving counties.

Specialy Egypt

توجيهات للقارئ

هذه البورقة تحتوي علي 156 شكل. والمقصود هنا بكلمة شكل هو أما فعلاً شكل منمسي أو صورة فوتوغرافية أو معادلات أو صندوق شرح. ويستحسن أن تقرأ صندوق الشرح قبل النظر في الأشكال المختلفة كذلك هناك مراقبة لأشكال بشكل بالبرية والانجليزية عدا هي صلب الموضوع الجيد في القيمة والفلازمة.

Instructions to the reader:

This paper contains 155 figures by that we mean real geometrical figures or photographs or simply equations and explanation boxes.

It is essential to read these boxes and the legend of the figures first. There is explanation every where in both languages, English and Arabic. Otherwise there is a great freedom in reading randomly according to one's own interest without losing the main message.

العلم والتفوق في العلم النافع لم فيه الخير للإنسان في كل مكان .. وهو أيضاً مطلب حضارى .. فكيف نرعى لهذه الأمة التي حلت حضارة استمرت لأكثر من ثمانية قرون في هذه المنطقة من العالم؟ .. كيف نرعى بأن نطيع في هذا المكان التخلف ولنا تسرع في الحاق بركب الحضارة والإسهام في بنة هذه الحضارة بنصيب يتناسب مع هذا التاريخ المجد .. إذن تطويع لعلم والتكنولوجيا ضرورية معرفية وضرورية أمنية وضرورية دينية وضرورية حضارية .. لماذا يتبقى بعد ذلك لكي ننظر البدء في هذه المهمة الخطيرة لعلنا ونمتلكنا العربية والإسلامية .. وأماننا الآن فرصة ذهبية في الإعلان رئيس الجمهورية لعقد العلوم والتكنولوجيا .. لماذا ننظر بعد أن بلغ الإهتمام بهذه القضية صاحب القرار الأول في الدولة ليطن أن لعقد القادم هو عند العلوم والتكنولوجيا .. فضبحت المسؤولية تقع على كامل كل فئات المجتمع سواء رسميين أو أحراب أو منظمات المجتمع المدني .. إذن نحن أمام قضية خطيرة أطلنها رئيس الدولة والأسلاف لم ترتقي كل الفئات إلى مستوى هذا الإعلان المهم جداً وهم وحدهم الذين يستطيعون أن يقفوا بالماليد في فترات قصيرة جداً .. إلى صفاء الدول المختلفة .. بهذه القيمة أدركت أن تلقى بعض القومو إلى أهمية عنوان الحضارة التي نتبعون أن يكون شعاراً لدعمل تمتع جميعاً .. وتصل مسئوليته المؤسسات العلمية والتربوية والإعلامية وتحضن هذا المشروع الحضارى الكبير .. فبدلاً من أن تكون لدينا فناء واحدة للبحث العلمي يكون لدينا عدة فترات .. وبدلاً من البرنامج الواحد عدة برامج.. يجب أن نعامل مع هذه القضية على المستوى اللائق بها ..



1 - مقدمة

كما قال الأستاذ الدكتور أحمد فؤاد باشا «العلم لا يظن له .. وهذا صحيح .. لكن هذا صحيح إذا كانت كل الأمم تسهم في تقدم العلم وتستفيد من منجزات هذا العلم بصورة متوازنة ... ولكن إذا اختلفت هذه المعادلة وإذا تطلعت أمة أو مجموعة من الأمم عن الركب الحضارى لمهنها يكون لعلوم وطن .. والوطن الذي يرماء ويمتصن نبتته ويوطره عن يعود على البشرية والبرافيه ... وعندما نقرر تطويع العلوم والتكنولوجيا في بلدنا فنحن نعتقد - أيضاً - من أن العلم لا يظن له وينبغي على كل الأمم أن تسهم في ركب الحضارة المعاصرة ولا تتخلف عنها .. لأن النتيجة لهذه الفجوة التي ظهرت بين الذين يعملون والذين لا يعملون .. ظهرت تبعات وأثار جانبية بعد أن كان حق المعرفة متاحاً لكل فرد وبشكل (حق المعرفة) الذي يكالغ لكل من أجل أن يسود .. أصبح في ظل هذه الفجوة تتسع يوماً بعد يوم .. أصبح هناك شعاع بديل وهو (الحاجة إلى المعرفة) .. حيث أصبحت الدول المتقدمة تحجب جزءاً كبيراً من المعارف والعلوم التي أسموها (العلوم الحاصلة) .. ليست العلوم على درجة واحدة من الأهمية في حياة البشر فهناك علوم حاكمة وتقنيات حاكمة تستفيد منها الدول من فرض سيطرتها بفرض هيمنتها.. فأصبحت بعض المعارف وهذا الكم المتزايد من المعرفة على ما يسمى بأطريق السريع المعلومات يتزايد بصورة متلاحقة .. والبعض يصمها الآن بصورة تزايدية .. ويظهر هذا الحبب والاحتكاك للمعرفة بحجة أن الذين يريدون أن يعملوا على هذه العلوم يجب أن تساهم أولاً ما مبررات هذه الحاجة .. ويظهر هذا أخيراً عندما ظهر الحديث عن الطاقة النووية وسؤال لماذا هذا الدولة بالذات تحتاج إلى الطاقة النووية ولماذا من لبترون والخدمات ما يكفيها عشرات السنين! ظهرت بوادر إحتكاك المعرفة في أعقاب الحرب ..الثانية عندما تولقت أمريكا في مجال الطاقات العالية.. ولم يكن أمام دول أوروبا إلا أن تتقدم وتتقن مِعْداً وهو يعمل (سيزن) لكي لا تتفرد أمريكا بهذا المجال المهم.. وهو مجال الطاقات العالية.. وهو أيضاً من العلوم الحاكمة التي تقتصر فيها .. أ. محمد النشائي ويجب أن نستلهم هنا والكلام مازال مقيس من استئذاننا للجيل الدكتور أحمد فؤاد باشا ولكن إلى متى سنظل متأخرين ولم نلُفْ بهذه العلوم الجديدة والمستحدثة التي تعتمد عليها الدول الآن في حفظ أمنها القومي؟ .. إن قضية توليع التكنولوجيا مرتبطة ارتباطاً مباشراً بقضية الأمن القومى الشامل .. فضلاً عن أنها حجة ضرورية ومعرفية مهمة جداً .. وأيضاً هي مطلب ديني فينبينا يدعينا إلى طلب



بقلم عبد السلام السيد أحمد

إن التعاون المصري الفرنسي في كافة المجالات عكسته كلمة الصديق التي كتبها سعادة السفير فليب كوست سفير فرنسا في العيد القومي الفرنسي الذي وافق يوم 14 يوليو الماضي حيث جاء بكلمته

تعد من المسائل الجوهرية. وعلى الصعيد الاقتصادي لا تزال الديالات في إزدياد مطرد مع تنوعها. إن فرنسا هي المورد الخامس لمصر فقد بلغت الصادرات الفرنسية 1.3 مليار يورو في عام 2006، وعلى الوقت ذاته فزت الديالات المصرية إلى فرنسا إلى ما يقرب من مليار يورو، على وجه التحديد 990 مليون يورو بفضل الاتفاق اليرم حول إمداد فرنسا بالغاز الطبيعي المصري.

هذا وتقوم فرنسا بتفويض العديد من كبرى مشروعات البنية التحتية الخط الثالث لثرو الأنفاق - الاتصالات اللاسلكية - ساء الأمان الصناعية نابل سات - المحطات الكهرومائية - معالجة مياه الصرف الصحي، بالإضافة إلى ذلك فقد قمت بالوكالة الفرنسية للتنمية مكتباً لها في القاهرة في مطلع هذا العام مما يبرز الإسهام الفرنسي في العملية التنموية في مصر.

ومن جانب آخر تشهد الإستثمارات الفرنسية زيادة مطردة في قطاعات عدة لاسيما القطاع المصرفي وغير شاهد على ذلك توسع إنتشيط مصر في البنك الأهلي - مسيوستيه جنرال وكريدي أجريكول - مصر. كل ذلك يضع فرنسا في محاصلي أولى الدول المستثمرة في مصر. وفي المجال الثقافي تواصل الجامعة الفرنسية في مصر تقديمها بعد خروج الدفعة الأولى الجامية الفرنسية في 2006 أن توفر ستة تخصصات مختلفة في ثلاث لغات، وتفتح شهادات مزدوجة، وإتلافنا من هذه الفائدة الصلبة، أعتمد أن الجامعة الفرنسية في مصر تشهد نجاحاً وثقلاً متنامياً.

وكما قلت في خروتي إن الأحداث التي تميز المصرية ممتازة في جميع المجالات، بل أنها في واقع الأمر تتجاوز هذا الوصف فهي مثالية. إن الرابع عشر من شهر يوليو هو العيد القومي للحرية والسيادة والأخاء في مصر عيدا الصداقة. إن ما يذكّر ما قاله سيادة السفير على سبيل المثال وليس العصور - إنقاذ أول مجلس رئاسي فرنسي -

مصرى للأعمال في نوفمبر 2006 برئاسة كل من كريستين لاجارو وزير التجارة الخارجية الفرنسية ورشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة المصرية

زيارة وفد من رجال صناعة فرنسيين مصر في يناير 2007 بقيادة بارتوك لوكاس رئيس لجنة مصر في إتماد الشركات الفرنسية

الإقبال الكبير لرواس الأموال الأجنبية إلى مصر وكان للرئيس النصب الأكبر. إلى 5.5%، في الإتفاق في أبريل 2006 على إعادة تحديث تمويل الديون الفرنسية التي تصل قيمتها إلى 45.7 مليون يورو مما يتيح لمصر شراء ديونها بالعملة المصرية المغلقة بجانب إستفادة من انخفاض أسعار السوق.

في افتتاح مكتب الوكالة الفرنسية للتطوير بالقاهرة في بداية العام الجاري لتوسيع نطاق عمله، وتقديم وكالة 40 مليون يورو تمويل أول مشروع في مجال البيئة. كان لهيات إتصالات فرنسية الفضل في تطوير أنشطة قطاع تكنولوجيا المعلومات التي أصبح هي رأس السياسة الطموحة التي تقوم بها مصر لتحرير الاقتصاد.



المستشار بخص من شاركوا في حفل العشاء الوطني الفرنسي

خطة للحفاظ على السد العالي

صرح المهندس طلعت الشربيني رئيس مجلس إدارة هيئة السد العالي وبخار أسوان بأن الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري إعتدق الوزارة للحفاظ على السد ومشتقاته وتطوير أدائه ليأصل المصاء باعتباره أكبر مشروع هندسي تم تنفيذه في القرن العشرين. وتصل تكاليف هذه الخطة 72 مليون جنيه، وقد أشار الشربيني إلى أن السد العالي سيد تكلفته خلال عامين من إنشائه، وتتضمن خطة الوزارة إستكمال تطوير مفيض توشكى بتكلفة 33 مليون جنيه، وإستكمال نظام البوقاية والصماية أمام خزان أسوان بتكلفة 5.5 مليون جنيه، وتطوير وحديث شبكة رصد الزلازل حول بحيرة السد العالي.

تشغيل خط مصر الأردن سوريا

تم بعد ثلاث سنوات من التوافق - إعادة تشغيل الخط البري لنقل الزكباب والبضائع من مصر والأردن وسوريا، وذلك تطبيقاً لتتفايق إعادة التشغيل التي تم توقيعها أخيراً بين الدول الثلاثة بالأردن، وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل أن تشغيل الخط يأتي في إطار حرص الوزارة على تعزيز جميع روابط الربط بين مصر والدول العربية.

محطات وأخبار

زيادة حمولة الجمارك

صرح جلال أبو الفتح رئيس مصلحة الجمارك بأن الحمولة التي حققها المصلحة بلغت 25 مليار جنيه بزيادة 9614 من المصنفات لعام 2006. 2007، وقامت المصلحة بسداد حوالي 13 مليار جنيه لمصلحة الضرائب تحت حساب الضريبة الجمركية، وبمصل الترابية التي حققها عملاء الخالي من العام المالي الماضي إلى 8 مليارات جنيه، وقد أرجح أبو الفتح هذه الزيادة إلى التسهيلات المحسنة التي تشهدها الأسواق المصرية وزيادة حركة التصدير والإستيراد

التلوث البيئي .. مخاطر وحلول

رئيس الوزراء البريطاني الأسبق
ونستون تشريلتون

الحلول المتكاملة للمشاكل لا يمكن تنفيذها باتخاذ شريعة

ريان / فاروق عبد المتعم الصايف خبير ومستشار بحري

ذكرنا في العدد السابق ما هي البيئة ومفاهيم التلوث وأشكاله والتلوث الهوائي وأهم ملوثات الهواء والتلوث المائي وأنواعه وكذلك التلوث البحري ومن أين ينبثق التلوث النقطي والتلوث الإشعاعي والصوتي ونستكمل في هذا العدد العدديات والبروتوكولات والمعايير البيئية وحلول التلوث البيئي



تاريخياً ... لكن لا ننسى

في الساعة الثامنة و15 دقيقة صباح 6 أغسطس 1945 ألقت قاذبة قنابل أمريكية بقودها الكارثية بول تيريتسيتس قنبلة نووية ممتلئة بمادة يابورانيوم تزن 4.5 طن ملق عليها الاسم الكويبي (لواء الصمير) في وسط مدينة هيروشيما اليابانية وتحولت المدينة - بعد ثوانٍ إلى كومة من اللهب وغطى الظلام المدينة وأضرقت من سقوط حوالي 140 ألفاً بين قتيل وجريح مات معظمهم متأثرين بالإشعاع الذري وفي التاسع من أغسطس 1945 - بعد ذلك بثلاثة أيام - ألقت ثلاثة قنابل أمريكية (أخرى قنبلة نووية أخرى مصنوعة ببولونيوم المطلق عليها الاسم الكويبي (الرجل السمين) على مدينة نجازاكي اليابانية أبادت 300 ألفاً بقنابل الإشعاع الذري .

في الساعة العاشرة و25 دقيقة صباح 2 ديسمبر 1984 تصرب أكثر من 40 طناً من الغازات السامة من مصنع الأمونيا لشركة كينيث كاريبي بمدينة بيهوال الهندية حيث تصرب غاز Hydrogen cyanide ، Methyl iso cyante من صهريج تخزين لغاز الكوباليت أثناء عملية صيدلية زيتية وضعت بمحاذاة غارات كيميائية منطقة مساحتها 40 كيلو متر يقطنها أكثر من نصف مليون إنسان ومات 120 ألف وأصيب 358 ألف نتيجة استنشاق الغازات الذي أدى إلى إصابتهم بتهيج حاد في التنفس والقوة الحيوية وكانت أسوأ كارثة صناعية في تاريخ العالم.

في الساعة الواحدة و23 دقيقة صباح 26 أبريل 1986 انفجر وانبعث وأحرقت الأجزاء الهوائية للمفاعل الذري الرابع في محطة تشرنوبل للطاقة النووية على 110 ميل إلى الشمال من العاصمة الأوكرانية كييف وأصدرت السلطات الأوكرانية بياناً قصفياً جاء فيه: "وقع حادث في محطة تشرنوبل للطاقة النووية وقد تعرض أحد المفاعلات النووية للتمزق وجار إخضاع الإجراء إلى إزالة حوائط المفاعل كما تقدم المساعدات الفنية وقد تم تشكيل لجنة حكومية لمعالجة كالة الحادث والحد من أضرار الإشعاعية مستكثفاً فوراً دون أي إبطاء ودون أن يأخذوا إلا بسبب من الأسباب، إلى أن مستكثفاً منها كانت شديدة أو صغيرة وراح غصية هذا الحادث إلى القتل لشبهه.

دفعت عواقب صدمة الخطف والذكوى خمسة بلايين دولار غرامة من الأضرار البيئية التي سببها تصرب الخطف من التلثة (أكسيد الفانديز في الانساج عام 1989).

في 23 يناير 1991 قام العراق بقتل كيميائية كالة من الخطف (مخبر خمسة ملايين بربول) من المرافق التيرتارية التي كان يسيطر عليها في الخليج العربي مستهدفاً تحويل الخليج (1000) كيلو متر طول 300 كيلو متر عرض ومساحته 75000 ميل مربع إلى بحيرة بتروية كما إضافة عصابات الإنزال لقوات الدفاع الأولى وشككت هذه القنبلة بقعة روت حولها 130 كيلو متر عرضها 30 كيلو متر وأدى ذلك إلى انكسابات سلبية خطيرة على البيئة الحياتية البحرية كما بدأ العراق بإسقاط الذخائر في 732 برأ بتروية في الكويت وأدى ذلك إلى تصعد مقادير كبيرة من الدخان الذي يحتوي على غاز وأحرة عطية ووصلت سحب الغاز إلى اليابان.

الاتفاقيات والبروتوكولات والمعايير البيئية

لقد بدأ الاهتمام بمشاكل البيئة يحضر بأهمها متزايد في العالم تعدد لها الاتفاقيات والندوات ورأسها ومحاولة إيجاد الطرق المختلفة للحد من تدهورها وانكساراتها في حياة البشر. وتعتبر المحافظة على البيئة والتوازنات البيئية أساسيات التنمية الإشعاعية والبشرية فقد تضمنت البيئة كغيرها سبب السلطات البشرية المختلفة على جميع استنويات وأصبح من الضروري الاهتمام أكثر بما أصبح يعرف بالوكالات البيئية التي يبدو تأثيرها مهم على الحد القصير لكافة ما يكون مأساوياً على المدى الطويل.

والتداعيات الجمعية العامة للأمم المتحدة في 1972 يوم 5 يونيو من كل عام يوماً عالمياً للبيئة كما صدقت على تدابير برنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل الحد من تدهور البيئة وقضايا البيئة وتحسين القدرات الأساسية والعامة على العمل من أجل الحفاظ عليها وصونها.

أشهر الاتفاقيات الدولية للبيئة والتي هو ما يعرف ببروتوكول كيوتو وهي دخل حيز التنفيذ في 16 فبراير 2004 ووقع عليه 141 دولة مع امتناع أمريكا وإستراليا وهو يعنى: تنظيم التزامات الدول الصناعية لخفض انبعاثاتها من الغازات الدفئة وخاصة غاز ثاني أكسيد الكربون المنبعث من تجميع لغاز والاحتراق الكوني .

التعليق من استخدام الفحم والبتروال والإشعاع على الطاقة البديلة. أصدر البنك الدولي عام 2005 تقريراً عن معايير البيئة المستدامة Environment

sustainability indexes والذي وضعه خبراء البيئة من أنحاء العالم وينص على:

- 1- وجود 76 مقياساً لابد من إجراها حتى يمكن الحكم على البيئة بشكل سليم.
- 2- تتدرج القياسات تحت 28 بنداً بيئياً فروعياً.
- 3- يخضع القياسات لنظام إحصائي دقيق.

ترتب الدول بحسب هذا المعيار إلى سبع مجموعات، ويشير التقرير إلى أن:

- الدولة الأولى عالمياً في مجال المحافظة على البيئة وتطابقها هو فنلندا.
- الدولة الأولى عربياً هي تونس .
- احتلت مصر المرتبة 115 ضمن 157 دولة خضعت لهذا المقياس الدولي مع تصنيفها في المجموعة السابعة والأخيرة.

في حكمها الصادر في 9 ديسمبر 1994 في قضية Lopez ostra أكدت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان على أن المادة 8 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان عام 1950 تشكل الأساس غير المباشر لاحترام الحق في البيئة النظيفة وظلمت المحكمة إلى أن التلوث البيئي الناجم عن الترخيص على الصانع القيام بأنشطة والصناعات الصناعية بالقرب من منطقة سكنية يمثل انتهاكاً للحق في الحياة الخاصة النظيفة.

... وهذا خلاصة من أمثلة

يشير التقرير السنوي عن حالة البيئة في مصر لعام 2006 الصادر من وزارة الدولة لشئون

البيئة إلى أن ارتفاع تركيزات الملوثات المختلفة في الهواء (ثاني أكسيد الكربون والرماسين وثاني أكسيد النتروجين والهيدروكربونات والسمامة السوداء) متجاوزاً الحد المسموح به في القاهرة الكبرى .

وارتفاع نتائج رصد الخزان الأسود في منطقة كرم أمير فطيم العناب بإسكندرية عن الحدود المخصصة عليها في الخطة الاستراتيجية للقانون البيئي رقم 4 لسنة 1994 .

وارتفاع التلوث الهوائي من الأتربة والغبار والانبعاثات الفظيرة المنطلقة بمنطقة الدخيلة والبيضاوية السكنية بمدينة الدخيلة البحرية .

ارتفاع مستويات الضوضاء المتكاثرة من الحدود المسموح بها نهائياً بنحو 16 ديسيبل ومساء بنحو 20 ديسيبل وإيلاً بنحو 25 ديسيبل نتيجة ارتفاع معدل مرور المركبات واستفاد الآلات التتبية.

ارتفاع مستويات تلوث 24 موقفاً بأبوابه الساحلية بالبحر الأحمر وخليج السويس والطاقة خاصة في المناطق الحدية لبيئة صوماليا ورأس غارب وسفاجا وشالانين على ساحل البحر الأحمر وتلوث ميناء شرم الشيخ وخارج نعمة بكتروجليا نتيجة زيادة أعداد الزوار.

حلول التلوث البيئي

يجب أن ترتكز إستراتيجية حماية البيئة على عدة أمور أهمها:

- 1- إنشاء نظام لرصد البيئة يشتمل على:
- 2- شبكة رصد نوعية المياه الساحلية البحرية.
- 3- شبكة رصد الانبعاثات الناجمة من صناعة الأسمنت.
- 4- شبكة رصد جودة مياه الصرف.
- 5- شبكة رصد الضوضاء.

أشياء: إنشاء قاعدة بيانات تضم جميع البحوث التطبيقية في مجال البيئة وأفضل الممارسات والإجراءات العالمية لحماية البيئة.

ثالثاً: إخراج المنهج العلمي في التخطيط السياسات البيئية وتشجيع الأفكار والمبادرات الرائدة في مجال تحسين نوعية البيئة الحفاظ على الموارد الطبيعية ووضع البعد البيئي ركيزة أساسية في مختلف القطاعات التنموية.

رابعاً: وضع أساليب الحد من مخاطر الكوارث البيئية في مرحلة ما قبل حدوثها ووضع الخطط المناسبة لمواجهة الأخطار وتبديل لاستخدام الأوساخ إلى ما قبل عليه ووضع الاستراتيجيات لمواجهة الكوارث البيئية المحتملة.

خامساً: إعداد كراسة متخصصة توضح عمليات الرصد والمتابعة لجميع التغيرات والملوثات وحصر كل صور التلوث الكيميائي والبيولوجي .

سادساً: ترسيخ أهمية دور المجتمع وتغيير أنماط السلوك والعادات السلبية في التعامل مع البيئة عن طريق:

تابع التلوث البيئي... مخاطر وحلول

نوع التلوث	الإجراءات
تلوث الماء	<ul style="list-style-type: none"> • حد وضع لمخلف الجارى شبه العائم - خاصة في الأحياء الشعبية والضواحي • التفتتة (الساكن والذى تختلط في مياه الصرف الصحي مع مياه الشرب ، • تسرب المخلفات الزراعية لاستفادتها كغلات كيميائيات إرتفاع محتواها من • البستاق واللتف على نفس المواقف المطوية . • اتخاذ إجراءات إيجابية ومجازرة لتقليل وتطبيق قانون رقم 4 لسنة 1994 الذى • يمنع الصرف الراسى والسماوى والصصى فى النيل والمستنقعات المائية بون معالجة . • توفير مرافق لاستقبال مخلفات السفن النهرية والسياحية والعائمات مع تطوير سبل • الصراحت المائية (حراطين ومخلفات) لاستقبال مخلفات هذه السفن بغض النظر عن كونها • متراكبة على الراسى جنباً إلى جنباً بأعداد كثيرة . • التفتيش الفجائى واليدوى على السفن النهرية والنامتات وتجريم إلقاء مخلفاتها فى • مجرى النيل . • تعديل القانون رقم 48 لسنة 1982 لخصص بحماية نهر النيل
البحرى	<ul style="list-style-type: none"> • تعزيز سلطة الرسمى البيئى لدى الأفراد والهيئات ذات الصلة والهيأة البحرية . • التفتت في تقييد بنود الكو Marpol بشأن منع التلوث البحري بالزيت من السفن • والتفلات ومكافحة التلوث فى اللواتى لمسيرة وفى المياه الإقليمية على البحر • التوسط وحصر الأضرار وخلفيها السوسى والعقبة . • الاستفادة من التجارب والكيفيات الدولية في مكافحة التلوث البحري وحماية الحياة • البحرية من أي شعور أو فساد .
الطفتى	<ul style="list-style-type: none"> • استخدام العوازل الطافية لحصار بقعة الزيت والموطولة بون انتشار النفط . • استخدام المواد القابلة على تحوّل حركة الزيتة الطافية جريئاً . • استخدام طريقة أخرى بواسطة أجهزة خاصة لتصلب النفط مع الماء . • استخدام الكاشطات لكشط طبقة النفط السمكية الطافية فوق سطح الماء .
الإشعاعى	<ul style="list-style-type: none"> • التابة المستمرة على مدار الساعة لقياس مستويات الإشعاع فى الهواء والماء • والتربة . • الأخذ بالمعايير الإشعاعية ومعايير السلامة ولأمن . • الاستخدام الفيق لأجهزة قياس مستويات الإشعاع . • احترام الماعدات والمواثيق الدولية والبيئية .
الصوتى	<ul style="list-style-type: none"> • منع استخدام آلات التفتت فى السيارات فى الأماكن المزعجة . • منع استخدام مكبرات الصوت فى الأفراح والماتم والملاذ خرج نطاق الأماكن • المخصصة لها . • نقل الورش إلى أحياء صناعية بعيداً من المناطق السكنية . • بناء المطارات بعيداً عن المدن لتفادي الأصوات العالية لحركات الطائرات . • الالتزام بمعايير خفض الضوضاء . • تعديل القانون رقم 45 لسنة 1949 الفاض بتنظيم إستخدامات مكبرات الصوت • حتى يحد الهدوء إلى الشارع الحصرى ويحد المياضن للحصرى أعصابه .

وهناك نتائج ملاحظات هامة لابد من توجيه نظرك - عزيزى القارئ - إليها وهى:

اللائحة الأولى: يتمتع الإسلام بظفرة أوسع وأعمق البيئية حيث طالب الإنسان - منذ أكثر من 14 قرناً - أن يتعامل مع البيئة من منطلق أنها كيان علمية علمية يجب الحفاظ عليها حتى يستمر الوجود حيث قال الله سبحانه وتعالى: (وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا ذَلِكَ خَيْرٌ لَكُمْ إِنْ كُنْتُمْ مُوعِنِينَ) (الأعراف: 85).

اللائحة الثانية: أهتمت الدولة بالبيئة والمحافظة عليها ومحمياتها أحد مظاهر تقدم الدول وتخصرها والمالية يجب أن تكون قبل حدوث التلوث وليس بعده لتوفير نفاذات إزالة التلوث مما يتطلب ضرورة التوعية الشعبية لتعميق المشاركة المجتمعية لأنه يستحيل التصدي للتلوث البيئى بمعزل عن دور فاعل المواطن.

اللائحة الثالثة: تعرض الشركات الاقتصادية سطوتها وتتخذ الأسبقية دائماً في برامج الدول الفقيرة والتنمية (وحتى منها) تاركة حماية البيئة في مؤخرة قائمة الأولويات ولا تولى لهذه القضية حقها من الاهتمام ولا تسعى إلى حلها بل وإلى تصديرها إلى الأجيال القادمة ... وليس صحيحاً أن مسئولية حماية البيئة تقع على عاتق وزارة شئون البيئة وحدها الأكثر فة أن الرسمى البيئى المواطن يجب أن يميل إلى الدرجة التى يدرك فيها أن ذلك لحمايته وحماية أسرته وقد يكون الأقرب إلى الصواب القول أن المحافظة على البيئة ومحمياتها هو ذلك الفكر الغائب فى مصر!

- تنمية الرسمى البيئى لجميع قطاعات المجتمع عن طريق أجهزة الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية.

- التثديد على الالتزام بالمعيريس والمعايير البيئية.

- نشر الثقافة البيئية لتجنب الممارسات البيئية الخاطئة والسلبية التى تسفحت واتسعت وطالت مختلف جوانب حياتنا.

سابعاً: يشهد مكتور مصطنع ملحه مزارع إنتاج المأكلة البيئية الأسبق على ضرورة مواجهة الأسباب الحقيقية للتلوث ويؤكد أن قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 لم ينجح - حتى الآن - فى التخفيف من هذا التلوث كلفة أنواعه سواء فى الهواء أو الماء أو الأرض لأنه:

- 1- يصل العديد من جوانب الضعف خاصة فيما يتعلق بالمقويات ضد المخالفين.
- 2- يفتقد إلى وجود حوافز فى صورة إعطاءات جرمكية أو شراطينية على الأنشطة والأجهزة صديقة لبيئة.

ثامناً: ضرورة إستخدام مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة كالشمس والرياح لتخفيف الإنبعاثات لدرزية والحرارية الناجمة من إستخدام الطاقة التقليدية كالفحم والبترول.

ثامساً: تشجيع القطاع الخاص والإستثمارى للإستثمار البيئى وإستخدام الطاقة النظيفة وتنشيع الأعمال والمبادرات الفردية والجماعية التى من شأنها المساهمة فى حماية البيئة الطبيعية.

عاشراً: يرى الدكتور محمد الرفقا خير البيئية الدولية والعضو العربى الوحيد فى اللجنة الفنية لقضايا بيئة محكمة العدل الدولية أنه على ظل عدم إمتثال وزارة شئون البيئة لكليات تنفيذ أو إمكانيات لإجبار المواطن على إتباع سلوكيات بيئية سليمة ضرورية لتقدير إسم وزارة شئون البيئة ليكون حماية البيئة لأن كلمة حماية تستلزم سلطة لحماية البيئة ولكن كلمة شئون تمنى إقتصار دورها على التنسيق بين الجهات

الحادى عشر: تفيد توصية المشاركين فى المؤتمر الثالث للإصلاح الذى نظمه منتدى الحوار والإصلاح بمكتبة الإسكندرية (مارس 2006) خلال محور البيئة بضرورة مراعاة العلاقة الإيجابية بين الفكر والتصور البيئى وضرورة التنسيق والتعاون بين الهيئات ومراكز البحوث وجهاز شئون البيئة.

الثانى عاشر: المشكلة والمحل

نوع التلوث	الهوائى
	<ul style="list-style-type: none"> • التوسع فى استخدام الغاز الطبيعى فى المنشآت الصناعية الكبرى ومحطات القوى الكهربائية الحرارية كوقود صديق للبيئة . • التوسع فى زراعة الأشجار وزيادة مساحات المناطق الخضراء لتقليل انبعاثات الغازات التلوثية مثل ثاني أكسيد الكربون وامتصاص عوامل التلوث الأخرى من الهواء . • والتوسع فى إنتاج بترزين خال من الرصاص . • التوسع فى إنشاء مراكز فحص عوادم السيارات وبيعها تراخيص السيارات . • تفل مصانع الأسمنت وبيع إصلاح السيارات والصناعات المشوالة لتخلفة المناطق السكنية خارج كردون المدن . • التصدي للسامة السوداء بعدم السماح بحرق قش الأرز . • حظر وتشجيع سياسة إعادة تدوير المخلفات والاستفادة منها فى صناعات أخرى . • التثديد فى وضع حد لتلك المخاض المتوقعة من مظامر الرسمى البيئى السلبى للمواطنين (القاء النمامة والمخلفات - نيج الأمشاح فى الشوارع - قطع الأشجار وتكليس المساحات الخضراء ... إلخ) . • وصف الشوارع لحد من الأثرة للتصاعده من الشوارع غير الموصولة . • تعديل القانون رقم 38 لسنة 1967 والمعدل بالقانون رقم 31 لسنة 1971 بشأن النفاة العامة فى مصر
المائى	<ul style="list-style-type: none"> • التوسيع المائى فى تجنب إلقاء التلوثات فى النيل والمستنقعات المائية لأن من الضرر قبل حدوثه أولى من معالته بعد حدوثه . • تشكيل نقاط التفتت لمح إلقاء المخلفات فى مجرى النيل والترع والبحيرات . • عدم صرف مياه الزائفة من حافة الأرضى الزراعية فى نور النيل والترع . • عدم صرف مخلفات الصناعات والمزق فى نور النيل والترع والقنوات والبحيرات . • التخلص من الحلاب والفتاتات المائية للبيئة كالماء . • معالجة مياه الجارى قبل تصريفها إلى المسطحات المائية . • رصد السوسة الزراعية بخطط صون البيئة ومحمياتها وترشيد إستخدام المبيدات والأسمدة الكيماوية .

ماذا تعرف عن قواعد المنشأ؟؟؟

لقد أصبح تحديد قواعد المنشأ في النظام التجاري الدولي ضرورة تفرضها عملية العولمة خصوصا في ضوء الظروف الإنتاجية والمتشابهة والتخصص وتجزئة عمليات الإنتاج إلى عمليات صغيرة ومتناهية الصغر، الأمر الذي يستلزم معه وضع قواعد واضحة وحاسمة لتحديد المصدر الوطني لسلعة معينة -

ألا تدرى نسبة هذه المواد من 20 في المائة من سعر السلعة أما بالنسبة لقواعد المنشأ وترتيبات التعاون الفني والإداري بين مصر والاتحاد الأوروبي فقد منح البروتوكول الرابع الحق باتفاقية التفرقة المصرية الأوروبية والذي دخل حيز التنفيذ في أول يناير 2004 مصر وفقا للمادة 3 من التراكم الثنائي المنشأ Bilateral Cumulation مع دول الاتحاد الأوروبي وهو ما يتيح السماح للصنع والمصدر المصري باستيراد مخدلات إنتاج ذات منشأ دول لاتحاد الأوروبي من أجل استخدامها في تصنيع سلع تكتسب المنشأ المصري دون الحاجة للاتزام بقاعدة إدخال عمليات تصنيع أو تحويل جغرافية عليها من تصديرها للأسواق الأوروبية وفقا لترتيبات التجارة التفضيلية بين الطرفين.

ولعل من أهم مبادئ قواعد المنشأ التفضيلية أنها تحظر على السلطات الوطنية في الدول المتقدمة رد الرسم الجمركي (الدوريات) على مخدلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة وذلك إذا ما تم تصدير السلع النهائية ووفقا للترايا والتفضيلات الجمركية المتفق عليها بين الدول المتقدمة - ولعل الهدف من ذلك هو المساواة بين اللاعبين بالمنشأ معين (مصنعين ومصدرين) مع الدول المتقدمة وعدم منحهم ميزة تفضيلية على حساب الآخر وكذا المساواة في المعاملة بين المنتجات المحلية والمنتجات المستوردة من الدول المشاركة في ترتيبات تجارة تفضيلية.

وتطبق ما تقدم على مصر فإنه تم حظر على السلطات المصرية والاتحاد الأوروبي رد الرسم الجمركي على مخدلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة إلا ما تم تصدير السلع النهائية للأسواق الأوروبية أو المصرية وفقا لترتيبات التجارة التفضيلية بين الطرفين فإن في المفاوض المصري نتج من التوصل مع الاتحاد الأوروبي لترتيبات إنتاجية مؤقتة في هذا الشأن تشمل في السماح لمصر برد الرسم الجمركي لمدة 6 سنوات من تاريخ دخول إنفاق المشاركة حيز التنفيذ أي حتى نهاية عام 2009 وبعد ذلك أي ابتداء من عام 2010 يسمح لمصر بتطبيق ترتيبات رد الرسم الجمركي أو الإعفاء من الرسم الجمركي أو أية رسوم أخرى لها نفس الأثر من المواد المستوردة كما تصنع منتجاتها ذات منشأ مع السلطات من رسم جمركي قدره 5 في المائة بالنسبة للسلع الصناعية و10% في المائة على المستوجبات على أن تراجع هذه الترتيبات قبل نهاية الفترة الانتقالية لإنشاء منطقة تجارة حرة بين مصر والاتحاد الأوروبي أي قبل عام 2016.

ويعد فإنني أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع قواعد المنشأ - وهي من الموضوعات المهمة بالنسبة لقارئ هذه المجلة.

والله الموفق

ويمت تحويله إلى كتاب مطبوع تكوين الدولة التي قامت بعملية التحويل في دولة منشأ الكتاب.

المعيار الثاني: النسبية النوية للقيمة:

يأخذ هذا المعيار لمفكرة القيمة المضافة - فتحويل خامة الورق إلى كتاب في مرحلة يترتب عليها قيمة مضافة وتحتسب القيمة المضافة على أساس قيمة السلعة التي استخدمت وهي مادة خام - والفرق بينهما وبين

الإنتاج البعيد - غير أن هذا المعيار أكثر تعقيدا مما يبدو حيث يتطلب في إطار عملية إنتاجية متكاملة الأخذ في الاعتبار أن القيمة المضافة على أساس تكاليف الإنتاج سواء تلك المرتبطة بصورة مباشرة أو غير مباشرة وغالبا ما يتم حساب ذلك بالنسبة النوية ويطلق على هذه الطريقة بـ Ad - Valorem وتطلب هذا المعيار عند استخدامه تحديد النسبة وطريقة حسابها.

المعيار الثالث: العمليات المحددة:

حيث يمكن تحديد بلد المنشأ أيضا على أساس آخر دولة أجرت عملية تحويل جغرافية على المنتج في سلسلة الإنتاج أو التحويل مع ضرورة النص على نوع العملية التي تحدد منشأ السلعة أي إذا ما كانت عملية تصنيع أو تعمين أو استخراج وحتى الآن لم يمكن التوصل إلى نتائج محددة لبرنامج عمل متسق لقواعد المنشأ غير التفضيلية أساسا عديدة يمكن ذكرها على سبيل المثال لا الحصر وهي صعوبة تعريف المصطلحات المختلفة التي تساهم في تعريف قاعدة المنشأ لكل سلعة أو قطاع على معنى وخلق المصطلح على السلع فضلا عن العمليات الخاصة بحفظ السلع وعمليات الشحن والنقل والتعبئة والتجهيز وهي ما تعرف بعمليات التصنيع الدنيا والتي لا تكفي في حد ذاتها لإضفاء صفة المنشأ.

الاعلان المشترك لقواعد المنشأ التفضيلية:

وهي ذات المجال يمكن أن تستعرض قواعد المنشأ التفضيلية حيث أن البرنامج المنسق لقواعد المنشأ يقتصر على معالجة القواعد غير التفضيلية المنشأ - وقواعد المنشأ التفضيلية هي تلك القواعد التي تمنحها دولة لولة أخرى ضمن في منطقة التجارة العالمية على أساس تفضيلي والذي أصبح استخدامها مكررا وبمقاي في ظل التكتلات الاقتصادية والمناطق التجارية. وفي هذا الصدد والاعلان واقع قيام بعض الدول الأعضاء بتطبيق قواعد تفضيلية للمنشأ متصلة من قواعد المنشأ غير التفضيلية وتشابه الضوابط المعنوية بتطبيق قواعد المنشأ التفضيلية ويتم تحديد منشأ السلعة على أساس المواد التي تستلها من مواد خام ومكونات تستخدم لإنتاج سلعة أخرى شريطة

وتتمثل أهمية هذه القواعد في أن مسددا لا بأس به من الياك السياسية التجارية وتفاوتت إستراتيجياتها مثل إجراءات الإغراق والرسم التوضيحي وزيادة المشتكالت الثانية من إختلاها وزيادة مستوجب التعرف على مصدر السلعة فضلا عن ازدياد أهمية تنسيق قواعد المنشأ بسبب زيادة المشتكالت الثانية من إختلاها وزيادة عدد مزارعات المنشأ الناتجة من ترتيبات المعصم والتفرقة بين استخدام الترتيبات التجارية التفضيلية بقواعد المنشأ لجموعات الدول النامية والدول الأقل نموا من ناحية بل وداخل كل من هاتين المجموعتين من ناحية أخرى - لكل ما تقدم فإن الأمر يستلزم وضع قواعد محددة للمنشأ الوطني للسلع المستوردة - وفي ظل الاتفاقيات الدولية التي تصد المنشأ الوطني للسلع في إطار نظم التجارة الدولية - فإنه من الأولية الأولى كان من المهم تحديد شروط قواعد المنشأ - كما كان من المهم تشجيع كافة الدول على التحول في المفاوضات لوضع برنامج متسق لقواعد غير تفضيلية للمنشأ حيث تقوم جميع الدول الأعضاء في المدى الطويل بتطبيقه.

وعلى العموم فإن قواعد المنشأ اعتمدت بالأمور الآتية

- 1- ألا تقم الاتفاقيات الفاصلة بالمنشأ بتقييد وإعفاء التجارة الدولية.
- 2- ألا يكون لاتفاقيات قواعد المنشأ أثرا على التجارة الدولية.
- 3- أن تقم قواعد المنشأ على ما يعرف بالعدلية الإيجابية بمعنى أن يتم إقرار هذه المعايير على أساس ما يعيد المنشأ.
- 4- ألا يتم تطبيق القواعد بأثر رجعي على السلع.
- 5- أن تشار هذه القواعد بطريقة تنسجم بعدم التحيز والشفافية.
- 6- أن تحظر منظمة التجارة العالمية عند إحداث تعديل أو إضافة قاعدة منشأ جديدة بدءا كالية.

ومن المهم الإشارة هنا إلى أن هناك ثلاثة معايير يمكن على أساسها منح شهادة للمنشأ - ويمكن أن تستخدم أي دولة معيارا واحدا أو تأخذ بمعايير مختلطة للمعيار الثلاثة الأساسية التي تتخصص في الآتي :

المعيار الأول: تغيير البند الجمركي :
حيث يعتبر تغيير البند الجمركي من بند إلى آخر وهو ما يفيضي إلى السعة تحول جغرافية إلى عملية إنتاجها مباشرة أماما في تحديد بلد المنشأ - فإن عملية الإقتال من بند جمركي إلى بند جمركي آخر هي التي تحدد منشأ السلعة الجديدة - وهو البند الذي يستلزم معه تحديد البند والبند الأربعة بوضوح في التصنيف الدولي للمنتج وهو ما يعرف بالنظام المنسق للبند الجمركي - فعمما تقوم دولة ما مثلا بإستيراد الورق





MAHONEY

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Damietta - Port Said

Head Office:

31, Soliman Hassan St.


11519, Alexandria, Egypt

P.O. Box 629

Telex 2233 4832000 (5 Lines)

Fax 2233 4832000

www.mahoneyegypt.com





المقر الرئيسي ، شارع لورشة خارج المنطقة التجارية ، الاسماعيليه
من الاسكندرية ، 112 عبد السلام عارف - مظلوم - جليم
هرق القاهرة 17. أماكن شيراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة
أبو قير - ساحل البحر الميت

بعد تجديد الثقة - إنجازات عملاقة بشركة التماسح لبناء السفن بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبوزيد وجمال الدين)

وأكد تجديد الثقة المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة التماسح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مدعوما بموافقة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس لإنجاز عملاق وهو بناء وتشييد 3 قاطرات جديدة هي العملية 1547 وهي بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف هيئة التفتيش الألمانية GL والطول الكلي لهذه القاطرة 35 متر والعرض 11 متر والغاطس 5 متر والقدرة 2 ماكينة 2600 x وأما القاطرتين جمال الدين وأبو زيد الطول الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 متر والعرض الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 متر والعرض الكلي 11 متر والارتفاع 4 أمتار والغاطس 5 أمتار بعدد 2 ماكينة رئيسية من طراز يانمار GEY 26 بقدرة 2 x 2611 حصان وعدد

اللغات 750 لغة /

دقيقة وقد تم تشييد هاتين القاطرتين (جمال الدين وأبو زيد) أثناء إنعقاد مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007 في شهر أبريل 2007 ورفع العلم المصري عليهما.



نحدهم إنجازاتنا للفريق فاضل

هذه الإنجازات التي تمت بالشركة جاءت بمساندة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس فقد وضع هذا الرجل ثقته الكاملة في العاملين بشركة التماسح لبناء السفن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعدوا به فإزجارتنا ولدت عملاقة بمواصفات عالمية على مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدربين تدريباً علمياً على أعلى وأرفع مستوي ونهدي إنجازاتنا للفريق أحمد علي فاضل ريان هيئة قناة السويس .

نشاط متعدد للشركة العملاقة يتضمن نشاط الشركة

إنشاء مأخذ المياه البحرية حتى قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترولية والغازية حتى قطر 52 بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بتصنيع وتركيب الصوامع المعدنية للفلل وإنشاء بيارات ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفيذ المشروعات المكاملة لتزنية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغلي والصرف الصحي وخطوط البترول والغاز والمياه وإنشاء وتشغيل وصيانة محطات تنقية المياه والتحلية ومعالجة مياه الصرف الصحي وإنشاء صهاريج الوقود والمياه وأوعية فصل الغازات وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب روافع السفن حتى حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كبري حديدية وإنشاء الكباري الحديدية .

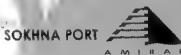
أما التشغيل البحري للوحدات البحرية فتتمثل الشركة وحدات بحرية من قاطرات ولنشاطات خدمة ولنشاطات رباط وورش عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الخدمات البحرية للمراسي البحرية والأرصفة البحرية البترولية وتنفيذ جميع الأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية ومراسي ومنابر وصيانة لمشروعات قادمة أو أعمال القطر للوحدات والورش العائمة ورباط السفن بأرصفة الموانئ والإمداد لحقول البترول طبقا للوكود العملي والإدارة الأمانة للسفن ومنع التلوث ISM COAD وتطبيق نظام HSE كما تقوم الشركة بتشغيل للشركة والفير .

كلمة أخيرة يؤكد المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مدبوبة بـ 40 مليون جنيه والآن ودائع الشركة خلال خمس سنوات بلغت 32 مليون جنيه وكما يقولون أنا مغاول ناجح وأسعي دائما للصعود بشركة التماسح لبناء السفن من نجاح إلى نجاح بفضل من الله سبحانه وتعالى وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .



ميناء السفينة

- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك آمنة
- ساعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- تشمل تكنولوجيا الغد
- سرعة الأداء
- تدفن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات السلاسل التجارية



■ إجمالي حجم الإرساء
■ حجم الاستثمار
■ تصل إلى ٢ مليار
■ عدد الشركات التي
وحتى عام ٢٠٢٠
■ أثر العمالة المباشرة
عام ٢٠٢٠ ٢٠٠٠
■ عدد فرص العمل
الخاصة عام ٢٠٢٠
■ حجم النمو السنوي
■ الحجم المتوقع إلى
الخاصة عام ٢٠٢٠

ميناء السفينة .

وأضاف الدكتور سماعيل مبارك خلال لقائه لائحة القوى العاملة بمجلس شعب الميناء، من
رؤى جمالية واستثمارات بمساحة تبلغ 120 مليون دولار يتم صرفها على إبعاد البنية
المعمارية والمعمارية إضافة إلى تخصيص 30 مليون جنيه لإقامة أول معمر بحري للعباد
معروف به عالياً معرض محض للصين المستوردة والمسرعة بحدة المنطقة ككل.
وأشار إلى أن البنية ستج في تحقيق عشرين عاماً من عمره خلال عام 2006 بلغت 7 ممرات حصة
مشتقة في رسوم حركتها وعمدت لخدمة عبء البحر الأحمر، إضافة إلى جعل في تونس
بفوت من 1500 فرصة عن مباشرة و4500 فرصة غير مباشرة
وأضاف أن البناء عمل على جذب ما يقرب من 120 مليار دولار إقامة 4 مشروعات باستطاعة

مشروعات استثمارية ذات عائدات عالية جداً
والاستثمار في ميناء سفينة الميناء، إضافة إلى
إجمالي 800 ألف طن
أكد الدكتور إسماعيل مبارك رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السفينة من
مصنع للسفن بالبحر الأحمر، إضافة إلى أعلى نسبة شهير أخرى بحافة، إضافة لتعمل
إلى 800 ألف طن كمرحلة أولى بزيادة 200 ألف طن من سائبة العمل المحلي حيث
يوجه الجزء الأكبر منها للسوق المحلية ويتم تصدير الباقي.

قطاع النقل والمواصلات الأوروبي يؤول للتوسع في استخدام الوقود الحيوي (BIODIESEL)



اختتمت سوكسل عمان المؤتمر الدولي الذي نظمته المفوضية الأوروبية واستغرق يومين، تناول العديد من الملفات ذات الصلة بمجال إنتاج واستخدام مصادر الطاقة المتجددة وذلك بمشاركة عدد من المسؤولين الأوروبيين والروسية والدوحة الدوحة منهم رئيس المفوضية الأوروبية ورئيس الوزراء البرتغالي الذي تتولى بلاده حالياً رئاسة الاتحاد الأوروبي، والرئيس العراقي الذي سبقه وعدد من أعضاء المفوضية الأوروبية المكلفة بملفات الطاقة والبيئة والتجارة وتنمية التعاون المشترك. بالإضافة إلى عدد من وزراء وممثلي الشركات والجمعيات والمنظمات غير الحكومية والأكاديميين.

وتناول المؤتمر كيفية تطوير النظرة الدولية لاستعمال وإنتاج الوقود الحيوي، وتكررت جلسات العمل حول خمس نقاط أساسية، هي سياسات دعم الوقود الحيوي، وتطوير التجارة الدولية في هذا المجال، والأضرار والمنافع المترتبة على استعمال الوقود الحيوي، وأنشطة البحث في هذا المجال، وأخيراً مسألة الوقود الحيوي والدول النامية.

ولما رئيس المفوضية الأوروبية ديميتريس كستوليس إلى العمل على خلق الشوهد الاقتصادية المناسبة من أجل تعزيز استخدام الوقود الحيوي في قطاع النقل والمواصلات في دول الاتحاد الأوروبي وأفريقيا، خلال مشاركته في المؤتمر. من اعتماد الاتحاد على توافر الحبوب في دوله خلال العام الماضي إذ بلغ نسبة 18% من نسبة الوقود المستخدم في جميع الدول الأعضاء على هذه النسبة لا يزال صله بوقت وكيفية مشجعة لنوع هدف في مجال محدود السعر لمجدي. وأكد رئيس المفوضية الأوروبية أن هدف الاتحاد المعنى في قمة مارس الماضي الاعتماد على 20% من مصادر الطاقة المحددة بحلول 2020. وقال ديميتريس كستوليس: هدفنا طبعاً العمل أربع سنوات باستخدام الوقود الحيوي إلى 10% بحلول 2020. ورأى أن قطاع النقل والمواصلات الأوروبي «محفوف لتحقيق هذه المساهمة» وتوقع أن تكون هذه المساهمة هي هذا المصدر. وتوقع المفوضية الأوروبية أن المزيد من إنتاج وتوقعه من أجل حوافر مديري شالي في مجال الطاقة



مركز المنطقة الاقتصادية بإدارة القطاع

شعارات بالمخاض والمركز اللوجيستي حتى عام 2020 تصل إلى 17 مليار دولار
ت الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010
لأز وحتى عام 2020 8 مليار دولار
عالمية المتوقع في المركز اللوجيستي عام 2010 200 شركة
من 100 إلى 200 شركة
برة المتوقعة الثانية من نشاطات المخاض والمركز اللوجيستي
فرصة عمل. المصالة الغير مباشرة 85 000 فرصة عمل
المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية
165 000 فرصة عمل
التي المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 200 000
ارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية
4.6 مليار دولار

بناء القرن

صعدت به بنم تشغيلها خلال عام 2007/2008 وهي مشروع محطة الصب السائل بتكلفة 70 مليون دولار ومشروع «الباشي» الحية والدمج بتكلفة 90 مليون دولار لأن المشروع يقوم على إسبر 34، وبأرض مائشة كل شهر يتم لها المجرر إلى التي تم إقامته بالبناء والذي يعدل السور لعدم سعة الأرض في اليوم وخر لنجاح أنبوبا سكة 55 مليون دولار. علاوة على إنشاء مشروع «الوقود الحيوي سكة 60 مليون دولار خلال مشروع 5 مصفة مسكر سكة 140 مليون دولار والذي سيساهم في توفير الاحتياجات المحلية من السكر وتصدير الفائض منها للخارج». منها إلى أن هذه المشروعات سوف تساهم في زيادة توفير فرص العمل إلى 3 آلاف فرصة مشروعة و 9 آلاف فرصة غير مباشرة.



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

نحن نرخص لما نكون مستودعاً جمركياً
لصالح عملائنا من شركات
التجارة الخارجية

• رويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
• إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات
كبيرة .
- مجرمة بمساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لاي
عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تخزين مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن (أو الساحات) وإعادة
الفراغ فور الترخيص مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسमولة والسرعة
والهونة .
- بما يجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت
وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



TELEPHONE

Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.





الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والسيارات.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتسييف والنقل والتثبيت بالمساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة لشؤون الحاويات الضارعة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سبأ باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٢٢٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب: ٢٢٠ مينى جابر - الإسكندرية

عجائب الدنيا السبع .. لسنة 2007

بقلم / راسم غنيم

7.7.7



يشهد العالم الآن أكبر مشاركة لم تتحقق من قبل لم يفعلها هذا العدد من البشر في قرار دولي قبل ذلك.

من منا لا يعرف عجائب الدنيا السبع منذ آلاف السنين ونفتخر بهم ويعظمهم على مر العصور. لكن ما الذي حدث اليوم. ولماذا الاستفتاءات وما صاحب الفكرة. وما موقف العالم من ذلك على وجه العموم وما موقف مصر بوجه خاص. وهل هم العجائب السبع الذي تم اختيارهم 2007/7/7 هو عجائب (777)

• من صاحب الفكرة وكيف تبلورت؟

صاحب الفكرة هو السويسري (برنارد وير) الذي سبق وعمل مشرفاً ميثاقياً، ومدير مكتب، وتتبع له مؤسسة News Wonders أو عجائب السبع الجديدة وهي مؤسسة لا تهدف للربح على وجه الإطلاق وأشهر هؤلاء القناصين على الملأ أن السابعة التي شيدها الإنسان قد احتجبت تصورت 75 مليون سنة من مختلف نوايا العالم وهي أول ممارسة ديموقراطية على صعيد الدنيا بأسرها من وجهة نظر هذه المؤسسة المنظمة « لكن بعد التحقق كثير داخل المصوع يريد أن تعرض عجائب الدنيا السبع القديمة؟ » إن القائمة الأصلية عجائب الدنيا السبع قد وضعها باحثون إغريق قبل أكثر من ألفي عام وشملت القائمة القديمة:

- 1 - حدائق بابل المعلقة بالعراق
- 2 - تمثال رودس العلائق
- 3 - معبد الإسكندرية القديمة بمصر
- 4 - هرم أهرامات
- 5 - سور الصين العظيم
- 6 - فيكل ديانا (بريتانيا)
- 7 - تمثال زيوس

• تعرض الآن صدى كلمة في مختلف أنحاء العالم

الربى قدمت الأسرة المالكة كلمة وبغية تكلفت مشروعات الآلاف من الدولارات وتم تنويع ملكة جمال التراث، ولقدت شركة خاصة منافذ التصويت في العاصمة عمان. عززل رفع لائحة كبر القدم لسمتحت لوبني راية شائشة لشجوع التصويت قبل المباراة أمام رئيسها في لندن. وهاك الزئوس لويس أناسيو لولا دلسيلفا أمام تمثال عجائب الدنيا في ريو ديجاني للتصويت لمصرح البرازيلي « بيري » فتحت حكومة بيري منافذ كيبويت في اليابان العامة لتشجيع الناس على التصويت عبر الإنترنت لصالح مدينة مانشيوتشو القديمة شبيلى بعد رئيسه لدية موانطى بالدا دعم ترشيح جزيرة الفصح من جمانها الهند تجوب أغنية مؤلفة خصيصاً تاج محل الملك لحدث الأصوات المكشبت « بختون خيرا » الآثار أن تنفصر آثار حضارة المايا في جنوب شرقى المكسيك إذا ولم عليها الإختيار إذا قد يردى تواجد أعداد إضافية من لاسانين إلى إحداث إيهيار لفترة ما موقف مصر من إستفتاء عجائب الدنيا السبع الجديدة؟ في مصر لما شقيق وعصب من أن الوم ذلك الصرح العريق بات يحاجه إحدول إلى منافسة لحتل موقفاً بين ثلاثة العجائب السبعة للعال في مسابقة تجرى في القرن الحادي والعشرين وعلى ملك تلك المنظوم بإخراج أهرام الجيزة من الخامسة ومنعها هفرواً بين عجائب العالم السبع الجديدة

ماهي قائمة المرشحين للإختيار بينهم في عجائب الدنيا السبع 2007

- 1 - الكاروبوليس (اليونان)
- 2 - أيا صوليا (تركيا)
- 3 - الكركولن (روسيا)
- 4 - الكركولوسيم (إيطاليا)
- 5 - قلعة نينوشاشاين (أذربايجان)
- 6 - برج إيفل (فرنسا)
- 7 - أبحار ستوهيج (بريطانيا)
- 8 - معبد كيبويتو (اليابان)
- 9 - سور الصين العظيم (الصين)
- 10 - معبد واتار أكتوبر (كمبوديا)
- 11 - دار أوبرا سيدني (أستراليا)
- 12 - معبد كيبويتو (اليابان)
- 13 - تاج محل (الهند)
- 14 - تاج محل (الهند)
- 15 - سور الصين العظيم (الصين)
- 16 - معبد كيبويتو (اليابان)
- 17 - جبهة الفصح (شبيلى)
- 18 - سور الصين العظيم (الصين)
- 19 - سور الصين العظيم (الصين)
- 20 - سور الصين العظيم (الصين)

والسبع التي تم إختيارها لعجائب الدنيا السبع عام 2007

- 1 - مدينة الأثر في الأردن
- 2 - سور الصين العظيم (الصين)
- 3 - معبد تاج محل (الهند (تصويت 100 مليون شخص حول العالم)
- 4 - الكركولن في - العاصمة الإيطالية روما
- 5 - تمثال المسيح الخلس في ريو ديجيرو - البرازيل
- 6 - آثار مانشيوتشو لقلبات الأنا في الفير
- 7 - مدينة مايا القديمة (المكسيك)

أول حقيقة الأثر

أعلنت مدينة التراث في الأردن إحتفالاً أقيمت بإستاد لاور في العاصمة الزرقالية لتبوهو سبعة التصويت وخرج الأربعين إلى لشارة للتعيين من إختيارهم بهذا القول العظيم. وحتى عشارت آلاف من الأربعين مدينة إختيار التراث المحروية والصحر الهروي جنوب المملكة وتمتعت هذه الخامسة الآلات تارة، وضعت طلائع البكة في الطرقات وخرجت مواكب السيارات في شوارع عمان والمثل الكبرى

تالياً: تأملها بالهنا

قام لسانك بتوزيع الطويات وأطلقوا الأسمه التورية أمام معبد تاج محل إحتفالاً بدرجته على لائحة

عجائب الدنيا الجديدة وعبروا بتقديم سموات السماج تأتياً: هزم، فنتشاه إياها المصنوع رفع مئات الأشخاص الإعلام لكسبيكية وسط أجواء من العرح وأزوا رقصات من ربح حضارة المايا بعد إيمان مدينة شيشن إيزا التي كانت تمثل حضارة المايا سابقاً من عجائب الدنيا السبع الجديدة بأيا: هناك السبع المصنوع هوى: داني تجمع في ريو ديجيرو حايرو مئات آلاف الأشخاص ورفضوا وهو على شطري: كواب كواب المصنوع عالم أقل كواب وإحتفال باختيار تمثال المسيح الخلس من عجائب الدنيا الجديدة وأخيراً: هومان وهومان قياضه تيفار: 777 تم في تاريخ السبت 2007/7/7 عدداً قياسيماً من الراغبين في الزواج وكذلك الزائرات في إتحاء محطلة من العالم فالكثيرون بختيارهم الرقم 777 رقماً محبباً، ويتكلمون به، ويتوقع أن تصبح الزائرات من الإحصائيات سوف تكشف في في هذا اليوم إقبالاً على حضانهم هي الولايات المتحدة تم إقبال الآلاف على الزواج وهجر أماكن عقد القران ونفذ أماكن قضاء يشكر الحمر بنسقية البحر وكوك في إسان يشكر في الرقم سبعة له دلالات بيانية وثقافية عديدة، فيما أسماه الفيلسوف والريفيرو، فيثاغورث «رقم الكلام» ما الشاعر الإيطالي وأنتي الجيوري الذي يؤمن الفصوى الوسطى فقد إستندهم الرقم في الكثير من أعماله

Passenger	Voyage no	ETS Alexandria	Transshipment Port
ALMROAB HAMMURABI	469W	7-8/2007	SINGAPORE
BN SINA	471W	8-8/2007	PELLESTOWE
ROTH BORCHER	622W	21/9/2007	NEW YORK
JUCY BORCHER	864	8/10/2007	ANTWERP
EMILY	815	16/8/2007	ROTTERDAM
KHALED IBH WALIED	590	22/8/2007	GENOA
	672W	31/8/2007	BARCELONA

الصراع المحموم بين المصريين والأجانب على كعكة التوكيلات الملاحية

إن دخول الوكلاء الملاحيين الأجانب السوق المصري أثر بشكل أو بآخر على صناعة النقل البحري في مصر. إن الساحة الملاحية تشهد عمليات زحف وإحلال وتبديل شبه منظم من ملاك السفن الأجنبية بالقيام بأعمال الوكالة الملاحية من خطوطهم الملاحية. وقد خرج الجانب المصري من اللعبة خالي الوفاض وصغر اليدين.

برأيك ..

- ماهي الآثار المترتبة على هذا التحول بإيجابية كانت أو سلبية؟

- وكيف يتم تلافي الآثار السلبية حالة وجودها؟

- وما هي الصورة المثالية التي يجب أن تكون عليها العلاقة بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين؟

الدكتور أحمد عيسوي صالح
عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية



يتطلب الأمر إلى أن يتم التحول من نظام منح التراخيص إلى نظام عقد الالتزام وهو تعاقد بين الموانئ والمشغل حيث يحدد الحقوق المتبادلة والالتزامات لكل طرف حيث يتم منح الالتزام عن طريق طرح المناقصة بما لها من مزايا في الشفافية والمنافسة.

الأستاذ / محمد خليفة



بدأت بعض الخطوط الملاحية الأجنبية تدخل باسمها في مجال الوكالة الملاحية في مصر بعد إزاحة ونزع الوكالة عن المصريين لتقوم هي بنفسها بأعمال الوكالة عن سفنها لتوفر ما تسدده للوكيل المصري عن الوكالة وتجنّي هي بنفسها كافة الرسوم والمصاريف والأتعاب من أصحاب البضائع وتقوم للخارج وتتحكم في العمالة ويدخل العنصر الأجنبي مرة أخرى ليتبوّه الإدارة هي تلك الشركات وغيرها ويعيد التاريخ نفسه مرة أخرى.

ريان / فاروق حيد الختم الصايف
خبير ومستشار بحري



إن فكر التخصصية ينطوي على إعترااف ضمنى بأننا في احتياج شديد لتغيير الإدارة والبحث عن ملاك ومدبرين جدد قادرين على تعظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة والتوكيلات الملاحية في مصر سواء قطاع أعمال أو قطاع خاص في أيدي ملاكها وإدارتها المصرية لها أداء متميز وإنجازات لها فاعلياتها وتؤتي نتائج طيبة في غالبية الأحوال فهل نحن في حاجة إلى توكيلات ملاحية أجنبية؟ وهل هناك إضافة محتملة لخبرات فنية أو إدارية غير معروفة لدينا أم هي - بصراحة - عقدة الثقة بكل ما هو أجنبي أو بالتعبير الدارج عقدة الخوافة!!

الأستاذ / سمير مهنوي

متاحر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات



جاء القانون رقم (1) للعام 1998 ليكون مثل الدبة التي قضت على هدف إستراتيجي لم يدرس بعناية.

فالمنطوق لم يكن هو الإسراع في خصخصة الوكالات الملاحية بقدر ما كان الأهم هو إعادة هيكلتها وتحديث أداؤها والإقلاع عن أهدار أهم الكفاءات فيها. فقد كان الفعل بالتجاوب مع إتفاقية الجات وقواعد منظمة التجارة العالمية لا يقوم على حجية منطقية فيها معا يوفّران ضمانات للاقتصادات النامية لكن تستفيد من فترات السماح حتى توفّر أوضاعها وتعيد ترتيب أولوياتها لكننا أسرعنا بلا مسوغ معقول لأنهما ك في عمليات الخصخصة وحاولنا أن نكون عوايين أكثر من أقطاب العولة أنفسهم ويعنا فرو الدب قبل أن نتمكن من سيده.

الصراع المحموم بين المصريين والأجانب

بقية المنشور في الصفحة السابقة الأستاذ / محمد خليفة

بكن في حق السبق إلى شركة الخديوي (عبد باشا) ،
- بقيام ثورة يوليو وتعرضها لتحديات الاستثمار الأجنبي
وخاصة البريطاني في مصر والتفوق الفرنسي على قناة
السويس وبحل الثورة في معارك بناء السد العالي وتأميم
القناة والعمود الثلاثي على مصر عام 1956 وتحديات البنك
الدولي بفتح الثورة إلى الدور الذي كانت تلعبه تلك الشركات
الملاحية ورابطاتها لوثيق بعراكمها الرئيسية في لندن والمخابر
وإيطاليا وغيرها من الدول الأوروبية حيث كانت ميزانيتها
تصنع في الخارج وكانت وسيلة تهريب الأموال للخارج حيث
ن عائدات تلك الوكالات تمثل خدمات غير منظورة هناك
الوكالات لتتحدث إلى رؤوس أموال يابته أو قنصله ولكنها
تؤتي خدمات للسفن في الجلاء مقابل أجر وعمولات وساطة
وسمسمرة وعمولات نوالين ... إلخ وكانت ودع لصلاب الوكالة
الملاحية في الخارج - وبالمسلة للعامل كانت تسيطر عليها
لعمدة الأجنبي - وقسمت أعمال السفن والمراكب والفرش والفرش
على المصريين . وكانت أن أممت الثورة تلك الوكالات الملاحية
وكانت ميزانيتها سفر في أول التأميم وقامت لحكومة بدمج
تلك الوكالات في شركتين رئيسيتين شركة القناة لتوكيلات
الملاحية وتخصص بأعمال الوكالة في مدن القناة - وشركة
الاسكندرية لتوكيلات الملاحية وتخصص بأعمال الوكالة في
موانئ الاسكندرية - وتسيده المصريين تلك المكاتب في
الشركتين ووضعتي الشركتين تحت إمرارة وزارة النقل البحري
ثم وزارة النقل وعلقت أرباحها طائفة إستخدمتها وزارة النقل
في إنشاء مشرو الانفاق في مصر وتجهيد شبكات الهاتفات
والطرق والكباري ومن أرباح تلك الشركتين ساعدت تجديد
الموانئ وإنشاء أرصفة جديدة وتعبيق أرصفة أخرى

ريان / فاروق عبد المنعم الصايف خبير ومستشار بحري

التوكيلات الملاحية في مصر... هل يعيد التاريخ نفسه؟

صوت الفوارس خلف الأفق يخبرني

البحر يخفي وراء الموج طوفانا

(الشاعر فاروق جويده)

إبتعاقية الجائنة:

إن اتفاقية التجارة العالمية للتجارة في الخدمات (العالمية) المعروفة باسم اتفاق الخدمات GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES اختصاراً GATS، ضد إخطار العالم فبقاها والالتزامات التي تلت الاتفاق عليها دولياً في مجال تقديم التجارة في الخدمات (22 قطاع خضفي) ومنها خدمات النقل البحري حيث
« يحق لكل دولة أن تخاف الخدمات التي تنوي السماح بحريتها ويحدد جدول الالتزامات الدرجة التي يمكن لشعطي الخدمات من الفارج العمل فيها في -السوق الوطنية.
« يتم ذلك في إطار نظرة قيمية واقتصادية وروية معيدة النظر تحقق دخل قومي يساعد على
تدعيم اقتصاد الدولة لا تخير هذه الخدمات ليس متصفاً للدول النامية حيث تتمتع الدول
المتقدمة بمرافق اقتصادية كبيرة.

ألمعات مصورية:

جدير بالتسجيل أن مصر قامت بتحديد التزاماتها لتحرير بعض خدمات النقل البحري في
مجالين فقط

- 1- إنشاء شركات مشتركة لأعمال تطهير وتعبيق الموانئ البحرية المصرية.
- 2- إنشاء شركات مشتركة لتفك سفن الركاب والبضائع.

الموصلات الهامة:

تعتبر التوكيلات الملاحية القلب النابض للخدمات البحرية في كل وريد الثورة الحديثة للنقل
البحري وهي مئة رافعة لها أصولها ومعوقاتها وتخصصاتها وأحدثاتها.
وينظم العمل بهذه التوكيلات قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لعام 1990 الصادر في 22
أيار 1990، الصادر 141 ، 144.

قديماً قيل أن التاريخ لا يعيد نفسه ولكن في مصر المبحرعة يبدو أن القبول غير صحيح.
هل تعرف - عزيزي القارئ - ماذا؟
كانت خدمة التوكيلات الملاحية في أواخر القرن التاسع عشر والعقد الأولي من القرن
العشرين تحت سيطرة الأجانب وترتب - تماماً - بمصالح الاحتكارات الأوروبية البريطانية
والفرنسية والإيطالية فيما وراء البحار وكان أهمها برامب - بريتش - كول - إخوان
لا ميري - كبرى ... إلخ فضلاً عن اليونانيين وأبرزهم بول ليفريوس وتميزت هذه المرحلة
بإقصاء خيرة الوكالات الملاحية على الجانب وبعض المتصربين والإستعمانة بالمصريين في
الأعمال الكاتبة والخدمات الغير عادية.

وفي العقدين الرابع والخامس من القرن العشرين جاءت مرحلة الشراكة الأجنبية المصرية
وتم نهايتها مرحلة توكيلات رأس المال الأجنبي .

وفي العقد السادس وحتى نهاية القرن العشرين كانت مرحلة إحتكار القطاع العام تفعيلاً
لقانون 12 لعام 1964 .

وفي العقد الأول من القرن الحادي والعشرين بدأت مرحلة تجديد الخدمات البحرية حينما
صدر القانون رقم 1 لعام 1998 الذي سمح للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية

ولكن يلعب دوراً متزايداً في مجال خدمات الموانئ وعلى رأسها التوكيلات الملاحية.

لا يبدو أن التاريخ - على عكس ما قيل - يعيد نفسه فقد بدأ تحف التوكيلات الملاحية
الأجنبية وريداً لتعود تحت تصرف من الزمراة أو بقل قليل سيطرة الأجانب على
التوكيلات الملاحية في مصر خاصة أن صلاهم وإستراتيجياتهم وعلاقاتهم مع الشركات
الملاحية عالمية أقوى من تلك التي بين المصريين داخل الوطن وبين هذه الشركات
الخارجة .

على كمكة التوكيلات الملاحية

بقية المنشور في الصفحة السابقة / ديان / فاروق عبد النعمان الصايغ

إن فكر المصخصة يطوى على إقراره ضمنى باننا في إحتياج شديد لتسيير الإبرارة والبحر مع ملاك ومديرين حذو قادرين على تنظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة والتوكيلات الملاحية في مصر سواء قطا أو أصال أو قطا حتى في أيدي ملاكها وإدارتها المصرية لها أدارا متميز وإحتياجات لها فاعلمنا وتؤتي نتائج طيبة في عالية الأحوال فهل نحن في حمة إلى توكيلات ملاحية أحسنه وهل هناك إضافة محتملة لحررت فيوة إدارية غير معروفة لدينا أم هي - مصراحة - عقدة الكل ما هو جسي أو بالتصوير الدارج عقدة الواحاة

إلى فكر المصخصة يطوى على إقراره ضمنى باننا في إحتياج شديد لتسيير الإبرارة والبحر مع ملاك ومديرين حذو قادرين على تنظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة والتوكيلات الملاحية في مصر سواء قطا أو أصال أو قطا حتى في أيدي ملاكها وإدارتها المصرية لها أدارا متميز وإحتياجات لها فاعلمنا وتؤتي نتائج طيبة في عالية الأحوال فهل نحن في حمة إلى توكيلات ملاحية أحسنه وهل هناك إضافة محتملة لحررت فيوة إدارية غير معروفة لدينا أم هي - مصراحة - عقدة الكل ما هو جسي أو بالتصوير الدارج عقدة الواحاة

الأستاذ / سمير هادي / معاصر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

المحقق الجومرية التي نالت سجل يتاق من جميع العاملين في مجالات أنشطة الجارة الجيرة بكل أفرعها ومطلقاتنا أن الكوالة الملاحية صارت الآن أكثر من أي وقت مضى مكونا رئيسيا لا يمكن الإغناء من شأنه في سلسلة الإمداد ومصطفة العمليات اللوجستية Supply Chain (Logistics Supply Chain) في عصر عصر التجارة والإسواق وبنوك مراكز ومحطات صناعة الخدمات وتكامل وتنامي مخطات إلتاق وتوترج والإسواق وإعادة إنتاج الخدمات (Integrated Supply Chain). وتضع مشيختنا التجارة المحولة بحرا بنجاحها الهائلة ونسبته التي تتجاوز 80% من مجلة شذات التجارة العالمية مراكز التجارة الكوكبية ومعدا محاور صناعة وتجارة اللوجستية أمام تحديات بالغة. رحلة نشوء وتطور الكوالات الملاحية لدينا لم تكن متكاملة النمو على النحو الذي تتوافر له التراكمات المعرفية على مستويات عدة لا على تقاليد المهنة أو الإلمنة فلوطنينا وإلياتها وأدواتها تقاطعا الإقتصادى مع حقائق ونظم السوق البحرية العالمية ذلك لأن المراحل الثلاثة التي مرت بها "نشطة وأعمال الكوالات (الملاحية) اختفت في مداها ومبنيها ومعاميرها في كل مرحلة من الأخرى - لكن معنا بداء على سبيل تصويب المصطلحات سواء على خطا مجردى أو الإستخدام غير الدقيق على مدى حصة وملازمه وأن هناك فارقا قويا وتطبيقيا ما بين (إيكل ملاحى) (وإيكل نقل بحرى) والثانية هي الآن والصعب في الإستخدام في ترجمة المصطلح الإنجليزى (shipping agent) ومن ثم فإن مصطلح توكيل ملاحى مجاف لمفاهيم الإلتاق النقول (إيكل نقل بحرى) لأنه ليس في العلم ما يعرف بأنه (Navigation agent) أي وكيل الملاحية أو وكيل الإبحار أي سير السفينة في البحار والمحيطات أو القنارات المرحلة الأولى في سجل نشوء وتطور وكالات النقل البحرية كانت مصفورة على الاحتكار الأجنبى الكامن لهذا النشاط من 1859 تاريخ افتتاح الشركة إلى أن وضع الحرب العالمية الثانية أوزارها حيث كانت معاهدة 1936 قد أرهست إلى وشوك فرض شمس السيطرة الإقتصادية الجاليات الأجنبية. وكان ذلك إزداناً إقتصادياً لوجستياً لا لتضع وكالات الخدمات البحرية المرحلة كالمالك الفعري المالك للإسلاطيل البحرية التجارية لا لتضع وكالات الخدمات البحرية لإعمال جنبشيتها فقد وكانت تلك الكوالات عنصرأ دأعأ للإسلاطيل السفن التي تمر في قناة السويس التي كانت أعددنا ترداد على نحو مطرد إلى جانب تقديم الخدمات في الخوازي المصرية وإلى كاد كبير كانت فرص التوظف فيها وقفا على الأجانب وتكم كل العاملين فيها - أيضا داء ملاكها - يشكلون الطبقة الوسطى في المجتمعات البحرية. بإعتصاف كان الأجانب في مصر واقفا وقادة هذه الصناعة.

في المرحلة الثانية التي ظهرت بواورها في مستهل الأربعينيات شرعت هذه الكوالات البحرية في التحول في مرحلة فقدان خبراتها ومعارفها العلمية بربول جسيمات من موظفيها الأجانب التي لاحظ لها نثر التهديد لمراكز الإقتصادى والإقتصادى لإجتماعهم ولم يكن يوسع أدل إلتفاف هذا النزف وضعت هذا ملاك الكوالات إلى البيت عن بدائل بتوظيف أعداد من المصريين في الأماكن التي شغرت جراء رحيل الأجانب. ومن حين حين أدرك أولئك الموظفون المصريين أنهم تلقوا الخبرة العلمية والمعارف النظرية على أيدي إسمائهم هذه المهنة من أربابها من المهندسين القادسي - ومن ثم صار هذا المهنة الشاسي نواة إستيعاب خبرات ومعارف هذه الصناعة الضمنية المزدخرة - فلام من الذين يسعملون عيها ما يستجيب عن برنامج التتامي وفق رؤى التحولات الإستراتيجية في العام 1961.

المرحلة الأولى كان طامها الوكالة الخاصة أو العامة بموجب اتفاق صريح (Express agreement) لكن المرحلة الثانية كانت بالإنتماع في تماقاد عمل السفن على أسس ثنائية حيث كانت الكوالات البحرية قطاع عام بدلا من القطاع المصروف (Express agency) في ذات الوقت الذي عمدت فيه الشركات الأجنبية المالكه السفن إلى مثليين (Representatives). القيام بدور الوكالة الضمنية (Implied agency) فقد كانت الكوالات البحرية التابعة للقطاع العام تعمل على أساس الاحتكار والإستئثار التام بكل السفن التي تزيد حمولتها عن 400 طن التي ترك للقطاع الخاص القيام بخدماتها. في هذه المرحلة كانت كل حمولة الكوالات البحرية تصب في خزانة الدولة. فيما كانت هذه المصلحة في المرحلة الأولى تتدفق إلى حسابات الكوالات البحرية الأجنبية في الخارج. وله أدى الاحتكار إلى بدء حركة وأساليب عمليات التطوير والقدوم من ملاحية على التقدم في كل الحصار. لكن من حيثنا الإقتصادى والجناعية التي كانت تتعم أعداد كبيرة نسبيا من الوظائف والمك من الضلعة الأخرى.

وفي أعقاب التعليمات غادرت الكوالات الأجنبية المدينة بصورة جماعية نهائية وحلت محلهم الضرات الكوالات المصرية تصب في خزانة الدولة. وهذا كذلك كانت زعمهم قد التحت بموجب الهجرات المتتالية. لكن الخبرات المصرية حولت إلى تروس في آلة بيروقراطية القطاع العام ومع كل فإن الفضل يمزأ إليها في حماية الكوالات البحرية من الانزياح في أعقاب التتامي. وبقي الأمر هكذا القرارية أربعين عاما.

وفي المرحلة الثالثة كانت المواجهة ثلاثية الأبعاد على نحو يشبه الأسطوانات للتسلل في المفاعلات الذرية فقد جاء القانون رقم (1) لسنة 1998 ليكن مثال الدبة التي قصت على هدف إستراتيجي لم يدرس بعناية. فطالطلب ولم يكن هو الإصرار في خصخصة القطاع الملاحى بلقر ما كان العمل أو إعادة فكيكتنا وتحدثت أدباء والإعلام عن عدم التفاهات فيها. فقد كان الأتلاف والتناجيب مع إتفاقية الجات وقواعد منظمة التجارة العالمية لا يقيم على حجية منطقية فيما دأعأ بيطران ضمانات الكوالات التابعة لكل تنسديل من الضرات العامة التي توفيق لإوضاعها وتعيد ترتيب أولوياتها لتكتنا أسرها لا بد موعرغ معقول للإلتزامات في عمليات الخصخصة وبأولنا أن تكون عوايين أكثر من أعقاب العولة انصهم ومعنا فرق الدب قبل أن نتكمن من صيده.

في البدء كان الخطأ الدارج هو السماح لا لضواياح إرتفاقية لكل من يدب أن يساهم في المصلح على (تصغير الوكالة) لنا، تقديم خطاب ضمان بنكي بقيمة 250 ألف جنيه لإرقام أساسية سابقات الإصمال وسوائف الصيرة ووقعت أخطاء جسيمة لا حصر لها في الإجراءات والممارسات تخطيطا وتسويقا ومراعاة أخلاقيات الأداء المهني ليس أقلها سوءا الحرب الضروس ما بين الكوالات الخاصة التي تنافست بفسالبي بر إحتراقها على أسطر من خسائر لهذا القطاع الإقتصادى الهام. إن أول حرب شنتها وكالات القطاع الخاص كانت على وكالات القطاع العام بإعصار عنصر النظر على تعليمه هذه الطرق الكوالات الأجنبية لإختراق هذا القطاع بسهولة سكين بشار قبل أن التزم.

ثم حينما احتمد وطيس الصراع صارت بضعة من وكالات القطاع الخاص إلى الإضواء إلى التناقل مع الكوالات الأجنبية في شركات توشى منها الأخيرة نصيب الأسد إذ تحازر نصيب الكوالات الأجنبية نسبة 70% من قدر صناعة الخدمات في مصر برف. ألق الخط في النزف تسميا وإن إتجاهات عولة التجارة تنجم إلى دعم نمو وتوسع أنشطة الكوالات العولية (global agencies) التي تقوم على وكالات وركائز ليست متماثلة كوكالات القطاع الخاص إطنولي - هذه الكوالات الخاصة لإجدي صور الكوالات المتخصصة للحدود وهي على هيئة شركات قابضة (Holding companies) لها فروع تامة (Affiliated branches) في جميع الموانئ الرئيسية عبر طارات العالم وهي كذلك إنداء أتمام الإبرارة عن بعد (Telemanagement) التي إنبثقت من إعادة تصميل الدولى في عصر عولة الإقتصادى العالمية وفق مذهبى دول المركز ودول المحيط. ويستعمل الفروع في جميع الموانئ وفق أساليب نظرية العمل من بعد (Telework). وجراء هذا تخطى وكالات القطاع الخاص الهيولى التي قامت وعبرت جسر التخصصية الصحيحة إلى الوصول إلى مسلة قياد الهمنة للوكالات المصرية الأجنبية. وفى تقديرى أنه إن الوقت الحاسم لكى تراجع وزارة النقل وغرف للاحة ومبيعات الموانئ سياساتها وإستراتيجيتها على نحو عاجل لدره هذا الظاهر أن يجرى فوظائفها إقتصاد قطاع من أهدم القطاعات لدينا.

الثقب الأوزوني مأساة العصر

الحلقة الثانية

بقلم / ولاء حمزة

بسم الله الرحمن الرحيم

إنا كل شئ خلقناه بقدر صدق الله العظيم

خلق الله عز وجل كل شئ في هذا الوجود بقدر محدد بحيث لا يطفئ عنصر من عناصر الطبيعة على آخر وبحيث لا تتعرض النظم الكونية إلى أي اضطراب أو خلل بتسبب أي إنهيهار أو في قصورها عن أداء مهامها التي أرادها لها البارئ جل وعلا. ولكن هذا مخاطر نجمت عن تدخل الإنسان في النظم الكونية، سواء عن قصد أو دون قصد. مما أدى إلى إخلال التوازن الديناميكي لمكونات الغلاف الجوي للأرض ومنها استنزاف الأوزون بطبقة الجو العليا في المنطقة التي تقع على ارتفاع يتراوح بين 20، 30 كم فوق مسمو سطح البحر وقبل أن نتناول مخاطر استنزاف الأوزون لابد أن نتعرف سوية على تركيب الغلاف الجوي للأرض وماهي غاز الأوزون وماهي حقيقة مشكلة الثقب الأوزوني ومدى خطورته وكيفية التصدي لهذه المأساة.

الغلاف الجوي للأرض

يحيط بتوكب الأرض غلاف جوي سميك يشار إلى درجته الدائم وهو يتكون بنسبة من ثلاثة غازات هي النيتروجين (78.09%) والأكسجين (20.95%) والأرجون (0.93%) والنسبة القليلة الباقية التي تبلغ 0.3% فقط تمثل ثاني أكسيد الكربون وأثارة قليلة من غازات الهليوم والهيدروجين والميثان والنيون والزينون والأوزون ويتجمع نحو 68% من الغازات المسماة في طبقة تسمى باسم التروبوسفير Troposphere أي الطبقة السفلية بسطح الأرض وتعيش في هذه الطبقة جميع الأحياء الأرضية وتحدث فيها أغلب الظواهر الجوية ويوصى ارتفاع طبقة التروبوسفير من 10 إلى 15 كيلو متراً فوق سطح الأرض إلا أن هذا الارتفاع ليس متساوياً فوق كل أجزاء الكرة الأرضية حيث يقل ارتفاعها فوق القطبين ويرتفع فوق خط الإستواء ويوجد في هذه الطبقة غاز الأوزون بنسبة ضئيلة جداً وتعتبر تركيز الأوزون فيها قليل جداً كما يرتفع مع سطح البحر ويتركز معظم الأوزون الموجود في الغلاف الجوي في طبقة تسمى بالستراتوسفير Stratosphere وتقل هذه طبقة التروبوسفير حتى تمتد إلى ارتفاع شاهق كيلو متراً فوق سطح الأرض

ماهو غاز الأوزون؟ وما مدى أهميته وخطورته!!

الأوزون غاز ملون اللون نفاذ الرائحة وهو يتكون من اتحاد ثلاث ذرات من الأكسجين وهذا الغاز ضروري لإنسان والحياة والناتج من السوا من لحاف الله بمجاهدة أنه لا يوجد مادة عند سطح الأرض بتراكيزها مسببة للضرر بيد أن القوت الناجم عن حركة مرور السيارات في المدن المزدحمة يهبط إلى زيادة تركيزه. والأوزون ذو فعالية عالية في إبادة الجراثيم وقتل البكتيريا والفيرسات والطفيليات ولهذا السبب فإن عدة دول تفضل استخدامه في معالجة مياه الصرف ومياه الجارى وفي تعقيم الأسماك وتعقيم المأكولات وفي الطعوم التي تدرأ الله في طبقة التروبوسفير بعد عامل منطوق البيئة كمن زيادة نسبة هذا الغاز من الحد المسموح له إلى عامل ضار ومفقد حيث يتسبب أضرار في تدمير الأحياء بشتى صورها. وقد أشار المهندس محمد عبد القادر اللقي إلى إحدى كتبه أن الأوزون يتولد في الغلاف الجوي بروتين:

الأوزون بعمليات التحليل الكيميائي المرص في الغلاف الجوي في الستراتوسفير وبالتالي: من سبب تأثير الضمان الكيميائية الموحدة في السحب في أثناء هبوب البرق. وفي الوقت الذي يتولد فيه غاز الأوزون في الغلاف الجوي فإنه يتعرض أيضاً لعملية تدمير طبيعية تتمثل بامتصاصه للأشعة فوق البنفسجية التي تدرأ الله من الفضاء وتحدث عملية التزايد والتدمير باستمرار لكن شدة حكمة الخالق عز وجل. أن تكون تلك العملية متساوية في مقدارها وتوازن وقد أمر آدمي إلى تقوم مشكلة الثقب الأوزوني فوق منطقة القارة القطبية الجنوبية.

مشكلة الثقب الأوزوني

والشمس وهي ترسل أشعتها ترسل نوعاً من الأشعة فوق البنفسجية هذه الأشعة التي إذا ما وصلت الأرض تقتل الكائنات الحية وتدمر الأوزون الموجود في الستراتوسفير بسبب تلك الأشعة ذات بعضها ما عدا قدر ضئيل جداً منها يصل إلى سطح الأرض مما يساعد على تكوين فيتامين "د" في أجسامنا.

ومن الأمور الجارية والغريبة أن الثقب البيئي يصل إلى زيادة غاز الأوزون بالقرب من سطح الأرض أي في التروبوسفير في حين يصل إلى نقصان في الستراتوسفير وقد توهم على التلوث البيئي حدوث استنزاف الأوزون الستراتوسفير في عام 1984 أعلن علماء الجو العاملون في دراسة الأثر البيئي للقوة الضوئية الجنوبية (ترانكسك) عن اكتشاف غير متوقع إذ يوجد أن غاز الأوزون الذي ينتج خليج هالي Halley Bay قد انخفض بنسبة 40% من قيمته عامي 1977 - 1984. أي أنه يوجد في هذه المنطقة ثقب أوزوني بمعنى أن

كيفية التصدي لهذه المأساة

مثل هذه المخاطر تحتاج إلى تعاون دولي المصولة دون حدوثها وقد عقدت فموس السنوات الأخيرة عدة إنقابات ومؤتمرات دولية لدراسة مسألة الثقب الأوزوني إنقاذ هذا التضرر والاستمرار في الأوزون الستراتوسفير. ومن أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بذلك إنقابة فيينا لعام 1985 التي يقضي بضرورة تخفيض 50 في المئة من استهلاك المواد الكلوروفلوروكربونية المستنزفة للأوزون عام 1999م ويرى علماء البيئة أن تخفيض استهلاك هذه المواد إلى النصف لا يكفي بل يلزم تخفيضها بنسبة 90 في المئة لتخفيض الخطر الناجمة عن تدمير الأوزون الستراتوسفير مع إلزام شامل من جميع دول العالم بوقف إنتاج واستهلاك المواد المسببة لذلك مع زيادة الوعي من قبل السياسيين والصناعيين والجمهور في كل المجالات على التواصيم الطبيعية التي سنها الخالق عز وجل - استمرار الحياة حتى يبقى أمر الله.

شباب

فكرة
لباء شاهين - منال محمود

مدون

مكتمل



من أجل التواصل بين الأجيال .. لابد أن نعرف كيف يفكر الشباب؟ كيف يتحاورون؟ كيف يتحدثون؟ كيف يعبرون عن مشاعرهم؟ ما هي اهتماماتهم؟ ما هي المساحات الحرة في حياة كل منهم؟ وما هي المناطق المحرمة لديهم؟ كل هذا من أجل التواصل .. وهذا الاستمرار .. وهذا الاستمرار يحتاج إلى توجيه رقيق وتصحيح مقنع .. إننا نحاول من خلال هذا الباب أن نقتررب من الشباب أكثر وأكثر .. حتى نستطيع أن نرى الصورة الحقيقية دون تهويل ..

الحب

الحب سمي شين تعيشها
لبشرة وأجسم كمنة تظنها
الشقاء

ممكن التأسر لم يعرف معنى الحب فتعوسه
لطفيل ولكن موجود في كل شيء وفي كل
وقت إلا كان نوع هذا الحب
(حب الله - حب الوطن - حب الأمتة حب
الأم لأبنائها - حب الأقراب - حب الأصدقاء -)
ولكن سوف أبحث عن حب أجدب لصبي
فهدال أناس تصور هذا الحب ولكنهم
لم يدعوا على وهنك أناس آله
مرأوا ينحتون عن هذا الحب
أعني من يسموه "م" لا وهنك أناس
آخرون يجردون الحب ويعشون فيه
وهذا الذي جعلني أقول أن الحب
في كل مكان وفيه بعده
الإسلاف حنن وإن لم
يبدوه سوف يفرص الله
عبي بخت أناس فيه

الحلم

الحلم أمت السقي والفرح الذي يسقط فيضن حياتنا بالأمل والتناول
هضبة الإنسب تشدهد بالصم ويدونه أصبحت خافية بلا معاني، ولكن
يستطيع كلما تأمل حلمه يجد أن يتحلى بالصبر والإيمان بالله أولاً ثم
في نفسه وإفراته ويجب أن يترك قوته كي لا يصاب بالإحباطات ويجب
أن يتمسك بهذا الحلم ويؤمن به حقاً كي يحققه ولو بعد سنين وإن تلف
أي عقبات في وجهه فالعلم يجب حق إستغلاله لتتحقق الحير لنا
ولن حول.

ماذا قال الفلاسفة عن الرجل

- أبقراط الرجل عند النساء الخيل والجان.
- أبقراط لزيكك كيدها رهن لإشارته.
- الرجل سم السبب في عدم حب النساء للرجال.
- الرجل الذي يهوى الرجال ينجم عن عدم حب النساء.
- الرجل أرحمة في إيشامته امرأة وموهما.
- الرجل يصنعون عقابم الأمور لكن النساء تصنعن الرجال.

زمن الرومانسية انتهى
في زمن الرومانسية راج ولتنته أيامه وأصبح دلوقة.
عهد السرعة والتكنولوجيا لكن لهذا دلوقة فيه أشخاص
يدور على الرومانسية ويبحثوا لها.
في زمن الرومانسية كانت عبارة عن ورود وسماح
الأفاني الكلاسيكية بين المصوب
والعجيبة، لكن دلوقة التغيير عن
الرومانسية أصبحت عن طريق
التكنولوجيا ورسائل SMS والإترنت.
أصبحت رومانسية في الحب مجرد
تكنولوجيا وإسه يأس دور في الرومانسية

أكاذيب الشباب على البنات
طبعاً أنا مرأيت أن الشباب يبيكون
كثير على البنات ليظنوا تفهم من اللزق
إلى هذه فيه.

ما مثلاً يقول البنات أسف تأخرت في المواصلات حتى ولو تأخر
السبب تأني البنات تصدق شيطان فيه عابزه تصدق ويس

البنات والموضة

أه البنات دلوقة مشغولين جداً بالموضة وأخبارها حتى لو كنو مبيشوش
عليها، لكن بيحوا يعرفوا مجرد المعرفة وفيه بنات كثيرة يتشلى على
الموضة حتى لو كانت لا تناسب مجتمعا الذي تعيش فيه ولا ثقافتها،
ويزيد طبعاً غريزة في البنات أنها يتحب تتفرج على ملابس كثيرة، وده مش
عيبين لكن العيب أنها تشتار ملابس لا تناسبها.

أوجه التشابه بين البنات والموبايل

- موبايلهم كثيرة ومغرفة
- أه الشباب من دول أول
- فواتيرهم غالية ومكلفة • دايم بيرنوا
- ممكن يكونوا على الفايبريشن
- كلهم كثير
- الموبايل أحدث موبيل
- وكل سنة يشتري
- واحد جديد حتى ولو
- كان الموبايل القديم
- سليم لكن مجرد
- منظره وخلص
- انتشار كليب مرتبه كثيرة في الفنون لفصاحة
- أصبحت طامرة بشكل حشراً كبير في فكر الشباب
- معظم الشباب ساهدون هذه لفنون الفصاحة المثيرة
- بالصديو كليب مع شكل
- طامرة بطر كثير معا موهف

الفيديو كليب

انتشار كليب مرتبه كثيرة في الفنون لفصاحة
أصبحت طامرة بشكل حشراً كبير في فكر الشباب
معظم الشباب ساهدون هذه لفنون الفصاحة المثيرة
بالصديو كليب مع شكل
طامرة بطر كثير معا موهف

السينما والصيف

• يقى الصيف والسينما تنتعش
• بمجموعة كبيرة من الأفلام أظنها كوميدية طشان
• في يوليو على الناس ويضمكهم، الشباب بيريدوا يتفرجوا على الأفلام
• الكوميدية، لكن ممكن يكشش لهذه الأفلام مضمون لكن بيريدوا يضمكهم
• ويزيدوا عن أنفسهم وينسوا مشاكلهم، لكن لو فهمت السينما أفلام
• كوميدية وإيها مضمون فيهاتما عليها الشباب أسرع لأن لها مضمونها ومعناها

رياحيات
يا وردة قلبى معاكى في الريح لىب
لا تلمتي من الريح ولا قلبى تنب
أحد كده فزاح في صخب الجئون
والسكون بخشاش قوى ونترهب
عجبي
أوقات أسوق يوصل معني غيباها
وأشعر كمشي فهمت كل الغيباها
وأفتح شفايلي عشان أقول الغور
ما أقوال غير حبة غزل في الصباها
وصبح

صلاح جاهين



لماذا يستهوى الشباب الجلوس أمام الإنترنت لساعات طويلة؟

تكنولوجيا اليوم أصبحت سي لا يمكن الاستغناء عنه في حياتنا، فاستأنا نحن
أمام الإنترنت مدة سوية هن نلصقناهم بنهم عربا، عن لكن أذى يعيشون فيه؟
فيصود عرلة أمام الإنترنت ..
أمن أنه لو وراستهم بر فر الأمرة عصب فيعنة الشباب إلى أساس
أدور شخصيات معهم في حياتهم وسلكهم فيهموينا يحكم بهم نفس
أمن أن سباب قد يوصل فيهموينا على سبات من أجل تكبير عقاب بهم مجرد
الاستغناء فقط.
أمن أن الشخصيات في الخواص أدم إترنت كثير من مغرور معروف عن كثير
من ثقافت العالم





خطوة هامة نحو الوحدة الاقتصادية إنشاء الاتحاد العربي لمرحلة البضائع افتتاحية الاجتماع التأسيسي للإتحاد. القاهرة



في خطوة هامة نحو تفعيل لعمل العربي المشترك شهدت مدينة القاهرة مولد الإتحاد العربي لمرحلة البضائع والوجيستيات، حيث عقد الاجتماع التأسيسي في مقر مجلس الوحدة الاقتصادية العربية تحت إشراف د/محمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية حيث تم إستعراض سبوت مشروع النظام الأساسى والذى تكون من 7 شاتية أبواب (إنشاء الإتحاد - أهدافه وأختصاصات - العضوية - أجهزة الإتحاد - الموارد المالية والميزانية - مرافق الصلاحيات - مدة الإتحاد وديوانه وإنجازاته - أحكام عامة)

وتم التوقيع على النظام الأساسى واتفاق المؤسسين لإنشاء الإتحاد

وتلا ذلك إنتخاب مجلس إدارة مؤلّت برئاسة اللواء مازن نديم من مصر وتم إنتخاب 2 نواب لرئيس المجلس الأعلى: توفيق بلحاج سليمان نائب لرئيس تونس

اللقّبي: إيايد النجار نائب لرئيس سوريا

- 1 - محمد حاتم القاضي مصر
- 2 - تمام سلامة العراق
- 3 - محمد وسيم الصامى سوريا
- 4 - أبو بكر الحديدي تونس
- 5 - محمد الجبوسى ليبيا
- 6 - محمد ضو الفزاني ليبيا
- 7 - د/رحمن ضاهر لبنان

وتم الإتفاق على تحديد رسوم الإشتراك بالإتحاد وقد حضر من الشخصيات العامة السيد المستشار رشيد عليو مدير إدارة الشركات والإتحادات بمجلس الوحدة الاقتصادية العربية والسيد أحمد الوليك رئيس الفرقة لتجارة بالإسكندرية

بالإضافة إلى جميع أعضاء مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي في مصر بالإضافة إلى لوفيف من السادة ممثلى البلدان العربية.

وقد حضر الفكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية إلى مقر الاجتماع وقد رحب بالإتحاد الجديد مسبقاً إلى أن الإتحادات العربية تشكل بيت خيرة عربي في كل المجالات القومية والإنتاجية خاصة في مجال النقل حيث لوفينا عدة إتحادات قوية في مجال النقل البحري والسكة الحديدية والنقل البرى وقد قام مجلس الوزراء العرب بتكليفها بوضع خريطة المشروعات النقل تمهيداً لعرضها على القمة الاقتصادية العربية هذا العام أو أوائل العام المقبل وقال إن النقل بمثابة الشريان الذى تغذى التكامل العربى وإن الإتحادات العربية فى النقل عليها توجيه فوائض رعى الأموال العربية لشروعات دعم البنية الأساسية فى مجال النقل

وقد ألقى اللواء مازن نديم رئيس الإتحاد كلمة رحب فيها بالعضو وهدد الفارق من أنشطة مؤسسات النقل وبين أنشطة مرحلي البضائع فى أنه لا يشترط بالتمسك لمرحلي البضائع أن يمتلكوا وسائل النقل ولكن نشاطهم يستد لكذلك الأعمال التى ترتبط بالبضائع سواء فى مجال التخزين أو التغليف والتوزيع بالدخول إلى مرحلة التنظيمات

وأنوع على عمل لتنظيمات أسر من الحكومات لذا فإن هذا الإتحاد سيحصر على جث الدول العربية على توحيد إجراءات تداول البضائع داخل أراضيها من أجل إسباب حركة التجارة إسترشاداً بالأنظمة التى تنطبقها منطمة الفئات العالمية لمرحلي البضائع والوجيستيات. وأكد أحمد الكليل رئيس غرفة تجارة الإسكندرية التى ساندت انشاء هذا الإتحاد من خلال شعبة النقل الدولي بها أن الفرقة تحرس على دعم أى عمل يسهم فى تحقيق التكامل الاقتصادى العربى سواء بإبرام إتفاقيات التوعية مع الغرف العربية الشقيقة أو بإيجاد أليات جديدة مثل

إله هذا الإتحاد

وقد شرف العفل السيد الأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك وإك أحمية تشافر جميع الجهود من أجل تفعيل حركة البضائع خاصة عبر المنافذ الحدودية بين الدول العربية ولا شك أن دور هذا الإتحاد فى تسهيل حركة النقل سيقوى إلى تيسير إجراءات باقى الأجهزة المعنية ومن ضمنها الجمارك

وأك المستشار رشيد عليو مدير الإتحادات العربية بمجلس الوحدة الاقتصادية العربية أن إنشاء هذا الإتحاد الجديد يأتي بنوحيه من المؤتمر الذى للإتحادات العربية حول دور النقل متعدد الوسائط فى تنمية التجارة البينية بما يستلزم ضرورة وجود إتفاقيه تنظم هذا النمط من النقل

وكما شهد البعض أيضاً السيد اللواء/ محمد إلبنا رئيس الهيئة العامة للقراية على الواردات والصادرات والمهندس حسان لهيفة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية ونائب رئيس الشعبة. كما أكد السيد اللواء بحرى محمود حاتم القاضي رئيس الإتحاد العربى لفرقة الملاحه أن الإتحاد الجديد يؤكد أهمية السير قدماً فى إتمام مؤسسلتنا

بالنقل متعدد الوسائط

تتماشياً مع الإتحاد

التولى فى هذا الإتحاد

وأشدد المؤسسون

بجهود العبير لبحرى

الأستاذ إبراهيم شلبى

صاحب فكرة الإقترار

بإنشاء هذا الإتحاد

مشيراً لأهمية التكتلات

العربية فى ظل الإتحاد

نحو العولة



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

إنترناشيونال



International

تهنئ

السيد الدكتور البربان

منتصر السكري

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

للشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن

بالثقة العالية

التي أولته إياها

الهيئة المصرية للرقابة على التأمين

مزيداً من التقدم والإزدهار



مزيداً من التقدم والإزدهار





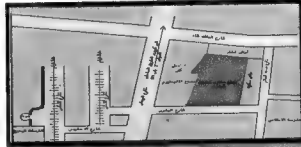
وزارة التجارة
الشركة القابضة للتجارة البحرية والبحرية
شركة الإسكندرية للتداول الحاوياتي والبضائع

مستودع الجبشري

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاوياتي والبضائع رائدة شركات تداول الحاوياتي والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة الجبشري اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة الجبشري القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبالي - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية (الصحراوي- الزراعي).



المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاوياتي وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتخزينكم لمقر المستودع للتعرض على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع الجبشري الجمركي شارع القبالي - الإسكندرية - تليفون: ٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس: ٠٦٠٦٦٦٦٦٦ H. UN : ٠٣/٤٨٩١١٧٤ : فاكس

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسريعة في الأمان

طوال ٢٤ ساعة - سبعة ايام في الاسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

أهم ومبررة. نشاط ملاحية عالمية منتظمة يهيئ ديمياط لخدمة عملائها

نحن دائما..... بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيس: داخل الدائرة الجمركية - مدينة دمياط

عنوان تفرقي ديمياكونت ديمياط

تليفون: ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ - ٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس: ٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

البريد الإلكتروني: damitta@damitta.com.eg

بعد أن سادت المشاعر « المحنطة » وانتشرت الأفكار « المجعدة » صناعة الأمل .. صناعة المستقبل



إلى هذا الحد وكفى .. إلى هذه النقطة تحديداً، لن أقوى على الاستمرار في هذه المراثيات الدامعة المؤلة، إلى هذه المنطقة الحمرمة حيث تخططينا الخطوط الحمراء ودخلنا مرحلة الخطر الحقيقي، إننا نكتتاب ومتقنين وحملة المبادئ والأفكار تجاوزنا الحدود .. حدود الرغبة الصادقة في الإصلاح .. تجاوزنا حتى وصلنا إلى منطقة إحباط الآخرين وحققهم بجرعات منتظمة من اليأس والضيق، إننى أحس بالفرع كلما أرى شاب من الشباب لم يعد لديه القدرة للتفاؤل، لقد أصبح الشباب ضحية الظروف الصعبة من ناحية وضحية الأفكار المحنطة من ناحية أخرى.

ماذا ننظر من شباب محبط ومطمع معنواً؟ هل يستطيع مثل هذا الشاب أن يعمل ويبدع ويصنع المعجزات؟

إننى استقبلت على جريمة نكراء يشارك فيها كثيرون وأنا واحد من هؤلاء، هذه الجريمة هي ترمية العقدة وإظهار مرارتها أمام الجميع والهدف بالتكيد هو نشر الوعي وإطلاع الجميع على الحقائق حتى ولو حققنا فزعجة، لكن الأثر الجانبي لهذه الأفكار كانت أشد خطراً على الجميع، حيث انتشر اليأس والإحباط وفقدان الأمل، لقد شاركنا جميعاً في رسم لوحة سوداء لشهد جانائى حزين حتى أثرتنا على الجميع سلباً مائة x المائة فلجانائى ابنى محمد، ابن العصر سنوات مفرغ ومباهج وقال لي دفين الفساد والكرارير والمشاكل إلى إنته نكتبتها كل مرة.

عندما أحسست أننى زرعت الشوك ودرت بذور الإحباط واليأس وعلقت ابنى كيف تكون الصورة سوداء وكيف تكون الألوان الجانائية.

إننى لا وقت للبكاء على اللبن المسكوب ولا وقت للكلام والعتاب بجلد الذات، لا وقت لهذا كله، إننا لابد وأن نتحرك تحركاً إيجابياً .. لابد من زرع الأمل وغرس التفاؤل في عقل وقلب أبنائنا، وهذا لا يعني أن نجهضم يعيشون في وهم ليس في إمكان أبداع مما كان ويمكن إعطاء جرعات متوازنة متناسلة من الحقائق المرة وفى نفس الوقت أعطاهم جرعات من الأمل والتفاؤل والصبر، إننا نريد أن نرى أبنائنا على أساس سليم .. القدرة على التقبيل البلاء .. القدرة على تقبل الآخر .. القدرة على الحوار .. القدرة على المبادرة والمبادأة القدرة على احترام الذات ... إننا نريد أن نعلمهم كيف يطمعون كيف يتفكرون على مشاعر اليأس والإحباط؟ كيف يحولون الألوان القائمة إلى ألوان زاهية براقة.

إن المهمة ليست بالسهولة المتصورة ... لكن علينا أن نبدأ وفوراً وبلا تأجيل، إن كل من أغفلهم عن قرب وأحجم وأدبرم ويقومون بفعل دون أن يدركى كل منهم ذلك !!! مبدى معناه، سلامة أحمد سلامة، إبراهيم عيسى، وائل الإبراشي، حمدى قنديل ... وآخرين.

الجميع يتسم بالصراحة والبوضوح والإخلاص والجدية وإحسان الحق وإعلاء الحقيقة .. وأثناء هذه الأعمال تتولد أعراس جانبية وتأثيرات غير مقصودة .. تصل في مقتل، حيث يتولد إحباط اليأس وفقدان الأمل يصيب هو الأساس، إننى أضع نفسي وبخبرى أن تفكر قليلاً في صورة بديلة .. نضع من خلالها الأمل ونبدد اليأس والإحباط، إننا قادرين على ذلك بل إن الله طامس الخصلة التواضع ويعد الصغار، إن صناعة التفاؤل مهمة شاقة وصغيرة لكنها ليست مستحيلة، التفاؤل فعل معنوي لا يتحقق إلا ببيت ونشر مخازن حقيقة تدخل العقل وتحتزمه، إننا يجب أن نتحرك في هذا الاتجاه، وبين أبنائنا هناك ومنازل شائعة وبلاطة في المجتمع ليس كل المجتمع فاسدين وليس كل الناس عديمي الضمير وليس كل الصغار متحيزين وليس كل الشعب ساليين .. هناك أناس أصحاب ضمائر حيّة في كل المواقع العليا منها والدنيا هناك مواطنون صالحون يتفكرون عن الزمراء وعن الصغار وعن المواقف، هناك صفتيون محترمون أصحاب أفكار حرة وعقول وقوف ندية .. ومازال مصر بخير .. ومازال الحق يبيض والباطل يظلم ومازال الحق على وعد من رب العزة يتسهره وسياسته وسلطانه إننى أفتأبل يومياً مع أناس يتسمون بالبساطة والهدوء ومع التعامل اكتشف أنهم عابرة في الحق أساتذة في الإيجابية إن الأعداء لم تسلط على أفعالهم ولا أقوالهم ولا حياتهم ولا ظروفهم، إن

بوضوح شديد

« لقد اجتمعت الدنيا عند حركة حاسم لا لشيء إلا لأنها ذات مرجعية إسلامية، وللأسف الشديد فإن مصر تركت القضية لتخرج من بين يديها لتصل إلى البيت الأبيض ليقدر بورش ما يشاء وقتاً شاء لصالح لطم أبو مازن والشريف العفيف محمد مدحلاين، إننى أشك لكثرة القراء المتأثرين بين إسماعيل هنية ومحمد مدحلاين أو خالد مشعل إنك لست لكثرة القراء المتأثرين بين إسماعيل هنية ومحمد مدحلاين »

هؤلاء شرف لا يداينهم شرف لعائلة مدحلاين، أحمد أبو العفيف وزير (مضى طرف إلى العفيف) ليس لديه قبول على الاقلامنى ومن كل من أسأله في هذا الموضوع ترمى ما هو السبيل؟ عموماً القليل من عند الله.

مازنا في انتظار قطار التغيير يا ترى من سيبكي القطار؟ من سيزل من القطار؟ ومن يسيهه من القطار؟

« عبد الله إمام .. كنت أتمنى أن أكون مصطباً إلى أن ظهرت على الساحة رئيساً لتحرير روث العفيف نعمت على هذه الأمانة وصعدت الله لن لم ولن أكون حتى لا أشتبك منك في مهلة واحدة .. نعم الله .. »

« د/ مفيد شهاب تمصيرهاك من عدم نجاح أبى من الإخوان في مجلس الشورى بسبب سوء إدارتهم في مجلس الشعب نكته الحوسم .. الله يسامحك »

« اعتقد أن إنتخابات الشورى الماضى رجحت بمصر أكثر من مائة عام إلى الوراء ... لك الله يا مصر. »

قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

بقلم / سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



1- قناة السويس، حقائق تاريخية:

.. حيث كانت ملاذاً وأوكرًا لأسراب الطيور المهاجرة في مراسم مجرتها من صفيح الشمال الأوربي إلى حيث الدفء والغذاء في هذه المنطقة .. ولذا فقد أطلق على هذا الممر اسم جريزة الطيور.

في النصور الفرعونية القديمة .. وإلى زمن وقوع الحروب الصليبية .. كانت مدينة الغردا التي تقع على مصفرع النيل الفيلىوى إلى أقصى الشمال الشرقى من مصر .. هي الميناء الرئيسى في هذه المنطقة .. كما كانت قاعدة تجارية زاهرة .. كان ذلك الميناء يستخدم في التبادل التجارى ما بين مصر وآسيا الصغرى والشام .. سيما تجارة الأخشاب من الأصناف الجيدة اللازمة لصناعة السفن والسكاكن.

كما كانت الغردا - التي تبعد موقعها عن موقع ميناء بورسعيد الحالى بنحو 32 كيلو مترًا إلى الجنوب الشرقى - قاعدة صناعية لبناء أساطيل السفن ومراكبها وإصلاحها .. كما كانت الطريق الرئيسى التى تسلكها قوافل التجارة طوال عصور الولاة المسلمين .. حيث كانت القوافل تنطلق من مدينة القلزم (السويس) عبر برزخ السويس الأرضى .. ومنه إلى الغردا إلى البحر المتوسط.

وإلى الغرب مكان مدينة نديماط بمينائها البحرى .. تبعد بنحو 50 كيلو مترًا عن موقع بورسعيد الحالى .. وكانت قد ورثت عن الغردا مجموعة من أنشطتها وتجارها وصناعاتها الذين فروا من دمار الحروب الصليبية.

وإلى الشمال، كانت جزيرة قرقس، وجزيرة قريش (كريت) .. وقد أضافت الجزيرتان من إضمحلال ميناء الغردا .. وتحولاً إلى محطتين بحريتين تؤيدان دور الوسيط لتجارى والبحى ما بين شمال إفريقيا وموانئ شرق وشمال البحر المتوسط.

وتبدو ملامح الصورة أكثر وضوحاً .. إذا ما عرفنا أن الإحتياجات والنشاطات الأرضية إلى الشرق وإلى الغرب من الممر الذى اختير ليشق فيه مجرى قناة السويس .. كانت منافع وركب وسيارات ملاحية، وأهواراً مائية متفانية الأمطار ما بين 20 سم في أماكن، إلى 150 سم في أماكن أخرى .. ولم يكن بها طريق أرضى سوى حيزان رملى ما بين ساحل البحر المتوسط وحواشى بحيرة المنزلة .. وكان مستعداً ما بين نديماط غرباً .. وحيطة سريانياس (البرهول) شرقاً.

ماراً يمتدح بورسعيد .. وكان عرضه يتروك ما بين 50 مترًا إلى 150 مترًا، وكثيلاً ما كانت مياه البحر في أحوال المد تغشى عليه وتغمره .. ثم تتسرع عنه مع حركة الجزر.

إذ (الأمم المتحدة) .. هي للزاي والفرانك التى فقدتها قناة السويس للتجارة العالمية .. من الممكن أن يمتدنا كمرحلة للحد من طريق ومساكن التجارة في عصور ما قبل افتتاح قناة السويس .. التى كانت أهمها الطريق الرئيسية الأربع التالية:

• الطريق الأول،

تحتل قناة السويس مكانة مرموقة .. وسعة إقتصادية جيدة في كل العصور والمراحل الإقتصادية العالمية .. فكما أن مصر هي قلب العالم من الناحية الجغرافية .. فإن القناة التى تقع في هذا القلب الجغرافى .. هي قلب المرات الملاحية، وبأسامة الخطوط الملاحية الدولية، والبيرة التى تقطع إليها .. وتتخلل منها أساطيل السفن الملاحية الكبرى .. إنها ترصة عليقة دقيقة لا تقارن ومترافق إقتصادى بالجرافى .. والواقع والإمكانات .. لتقدم القناة أنسب الحلول العملية لمشكلة حركة التجارة الدولية .. وهذا ما منح القناة قيمتها المرموقة.

ولم تدرأ المد الحضارى .. في القرن التاسع عشر، كان على مصر أن تضيف إلى وظيفة القلب، مهمة حلقة الربط، وهزمة الوصل .. من خلال تطوير ملاحى حديد، يقدم الملتصق الدولى خدمات حصارية وإقتصادية غير مسبوقة .. وهكذا وقع لإختيار حديد الجرافية المصرية لتؤيد دوراً علمياً الأمية، بأن تكون حاضنة وكفالة للممر المائى الخاص بالسويس.

كان ذلك تعبيراً عن إمكانات المكن وبمقريه .. كما كان تقاضا مع تطامع وإمال الإقتصاد العالمى أن يعبر مشكلات طرق التجارة التقليدية .. كما يفصح عن رغبته في إخضاع حركة التغيرات لصالح نهضة وإزدهار.

كانت الجرافية في هذا النوع الوسطى والوسيط .. ربحاً حصياً يرون إلى حمل جنبي هذا الإلتزام العظيم .. ويأت أحلام الرأسمالية الدولية بالسلطة التى أنتجت من هذا الزواج .. هذا الحدث ليضع العالم على تحولات باهرة .. وتطالعات عميقة الأثر ..

لقد أصبحت قناة السويس إثاراً حيوانياً، مرموقة بطريق وظيف، ليأمل ينشئ إلى مصر ما بعد فتح القناة .. فالتاريخ الإقتصادى العالمى أصبح يتكلم طويلاً جديداً في أحقاب افتتاح القناة .. إنبدأ حلق القناة في 25 أبريل عام 1869 م بعد الفتح سعيد، ووافقت في 17 نوفمبر عام 1869 م بعد الفتح سعيد.

وإستمر حتى 10 سنوات .. واستخدم في طرورها في أوقات ثورية العمل نحو 120 ألف عامل مصرى .. وأدت القناة إلى ميلاد عدة مدن من حولها، من أهمها بورسعيد والإسماعيلية، والزقازيق.

لقد كانت المحيطات والبحار، منذ سحيق التاريخ، تبحث عن قطرة في هذه المنطقة، تتحلى عندها، كل التوصل من غير حواجز أو عوائق .. فالتجارة هي روح الإقتصاد في كل المصور .. وحين سرست قناة السويس ذلك العلم القديم إلى حقائق جديدة .. صارت هي بداية التحول إلى مد البحر والمحيطات .. كما أصبحت هي المفتاح الذى فتح ليرة الإقتصاد العالمى أفاقاً وممارات جديدة.

كانت أوروبا سيدة النهضة الإقتصادية والتجارية، تبحث عن طريق بحرى تستبدل به طريق رأس الرجاء الصالح .. التى تمتد به المسافات من حول الشواطئ الغربية للآرة الإفريقية إلى المحيط الهندى والمحيط الهادىفيكي .. من الناحية الإقتصادية كان ذلك يعنى مزيداً من وقت الرحلات التجارية .. وزيادة التكاليف المالية .. فالتطور الرأسمالى لا يمكن أن ينتظر ولقا طويلاً تحقيق نهضة ورمو.

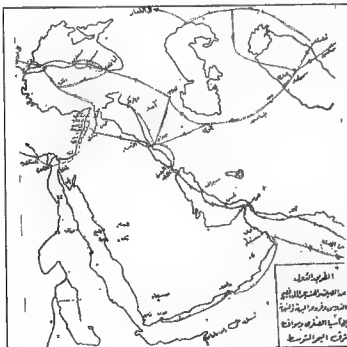
وكانت المنطقة التى أسفست أوروبا بالمال العاسم لهذه المشكلات، هي مصر .. التى يشهدا موقعها الجغرافى المرموق، في منطقة بيزية وسطى ما بين حوض البحر الاحمر وحوض البحر المتوسط .. كان الهدف هو تحويل البرزخ الأرضى فيما بين هذين البيهين إلى طريق بحرى .. تختصر المسافات .. كما تفتزل زمن الرحلات البحرية .. بما يمكن الرأسمالية من تمويل فوائض الوقت والمساكنة، إلى ولورات في دورات الصناعة وإقجارة والتسويق .. وتوايد دخول وفوائض إقتصادية سريعة ..

لقد سجدت إلى قلبها في صمائل التاريخ؟ .. لقد حاولت الصلة الفرنسية على مصر بقيادة نابليون عام 1798 أن تحقق هذا المشروع العظيم .. وحين جاءت الحملة البريطانية على مصر عام 1801 لطرد الحملة الفرنسية من مصر .. كان هدفها أن تحمل مدخل فرنسا في إقتصاد هذا

الحد .. لم تدرأ محاولة حملة فريزر عام 1807، لكن تستلزم من دون فرنسا بالقيام بهذا العمل الذى يمثل أعظم إنجاز للبشرية، في القرن التاسع عشر .. والذى كان يمكن أن يحدث في هذه المنطقة الجغرافية، لو لم تشرق فيها: (القناة)؟

فلى مدار التاريخ .. ظلت هذه المنطقة فراغاً خائياً .. وتبهاً من الصحراوات الجرداء .. أهلها إلسان .. ولم يقربهم من المعمران والحضارة .. ولم يدخل إلى مجالها الإقتصاد .. سوى في أبطس عصور الناباوية .. حيث لم يكن الإنسان يظهر على مسرحها إلا في مرور عابر سريع، وبعثاد قبيلة، عندما كان مساكوا الأسماك .. وتأنصو الطيور التوطنة والمهاجرة، يمررون بها لصيد هذه أو تفتن تلك.

كانت الوجهة الطبيعية للسكان منذ أن رسمت على حالتها الأولى في مستهل التاريخ .. بتلاها الرحلة الأوروبية المتتارة، تنمو عليها أجمات وتجمعات نباتات الغاب والنباتات البحرية الأخرى



تابع قناة السويس حديث عن الورن والاهمية

وهو طريق الصين / الهند / الخليج الفارسي .. كان طريقاً بحرياً من الصين والهند، حتى منطقة رأس الخليج الفارسي .. ثم تبدأ فروعه القهريه والبريه من ميناء البصرة إلى بغداد .. حيث يتفرع إلى فرعين يتجه الأول شمالاً إلى ديار بكر شمال شرقى مدينة حلب .. ويتجه الثانى غرباً إلى دمشق .. ومن عند دمشق كانت فرعه إلى ساحل البحر المتوسط .. ثم جنوباً إلى مصر حذاء الساحل إلى غزة .. ثم رفع عبر سيناء إلى العرياء .. ثم بليبس ثم القسطنطينية (القاهرة) .. ويتجه فرع عم إلى الإسكندرية صوب حلب .. ثم إلى آسيا الصغرى .. يلتقى بالطريق القادمة من وسط آسيا براً .. ويتجه معها في اتجاه القسطنطينية من بعدها يواصل سيره إلى أوريا .. ومن عند القسطنطينية كان يفرج طريق إلى الإسكندرية .. ثم إلى بوقه .. وليبيا .. وبلاد المغرب .. ومنها عند القسطنطينية أيضاً كان يفرج طريق آخر إلى المغرب مروراً إلى الإسكندرية .. ولكنه يلتقى بالطريق السابق الذى ينطلق من الإسكندرية إلى بوقه.

• الطريق الثانى :

صحراء مصر الشرقية إلى مدينة قط على شاطئ النيل .. ثم تتجه طريقها خلال النيل إلى القاهرة ثم الإسكندرية .. ثم أوريا .. أو تتجه السبع إلى ميناء القزم (السويس) لتسير في القناة النيلية عن طريق البحيرات المرة وادى الطميط .. تلك القناة التى أتم بحفرها وميادنها في العصر المملوكى الخروعة .. ثم إيطاليا .. والغرس .. والرومان .. ثم العرب .. وكانت تخدم التجارة على هذا الطريق عدة موانئ في الصين والهند .. أبرتها كاثون، وتوتوب، وكينسان بالصين .. أما في الهند فعلى ساحل الملاي من جوجيرات وكجاي .. وديو .. وقاليوط .. وجورا .. وكولون .. وبول .. وكاتانور .. وسورات .. وقد سيطرت على هذا الطريق دولتان تباركتان عظيمتان .. هما الصين في الشرق .. ودولة سلاطين المماليك في مصر والشام .. هذا التشتت والتفرق ما بين الأسواق وطرق التجارة البحرية .. كان يقضى إلى ارتفاع أثمان البضائع .. وتعدد وكثرة المخاطر .. وجاءت قناة السويس لتقدم حلاً لهذه المشكلات .. وتحل مسطها وسائل جديدة النصح .. وأرقى مستوى ..

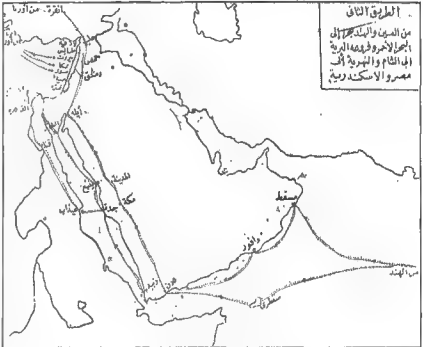
وترجع أهمية قناة السويس الاقتصادية والتجارية وللإملاء، إلى أنها استطاعت بفضل هذه المزايا، أن ترت وتحتل مكانة هذه الطرق الأربعة .. التي كانت تكوّن شبكة الطرق التجارية فيما قبل حفر قناة السويس .. وتذكر روايات التاريخ، أن كلا من عمرو بن العاص .. والخليفة هارون الرشيد قد راودتهما فكرة ربط البحر الأحمر والبحر المتوسط مباشرة .. إلا أنه .. في كئنا المثلثين، لم تبرح هذه الأفكار حين التصورات إلى محاولات التنفيذ ..

ويذكر ابن خلدون أنه: (مازال المملك في الإسلام يقبله، ويعيون شق ما بين البحرين إلا أن ذلك لم يلبث) .. وحينما أنشأ القرن التاسع عشر .. أسس فرديناند ديليسيس القنصل العام لفرنسا في مصر .. بهذه الفكرة الملم .. التي روادت الكثيرين من قبله على مدى العصور .. ومن خلال موقفه الخبير سعيد .. قدر له أن يوصل منها حلقة ملموسة .. فقد حصل على فرمان الأول لحفر القناة من الوالى سعيد، حاكم مصر، عام 1854 ..

لقد ظهرت قيمة موقع مصر الممتاز، بين قارات إفريقيا، وآسيا، وأوريا، منذ عهد الإسكندر .. في أواخر القرن الرابع قبل الميلاد .. حين اتصلت مناطق الحضارات المختلفة بعضها ببعض .. ونشأت فيما بينها العلاقات والمعاملات التجارية ..

ولمست مصر منذ ذلك العهد تحتل بهذه الأهمية العالية الفريدة .. فلم تكن تقيم وتتصدىح من يفيض من حاجتها من المحاصيل الزراعية، والإنتاج الصناعى .. واستيراد ما تحتاج إليه .. بل كانت تقوم بدور الوسيط للنقل بين الشرق والغرب، فكانت مخزناً للبضائع والسلع القادمة من الشرق ومن الغرب ..

تصدر منتجات الأقطار الشرقية إلى لأقطار الغربية .. ومنتجات الأقطار الغربية إلى الأقطار الشرقية وهكذا كانت التجارة تقوم بدور هام في بناء مصر الاقتصادية .. وتقوم مصر بدور هام في التجارة الدولية ..



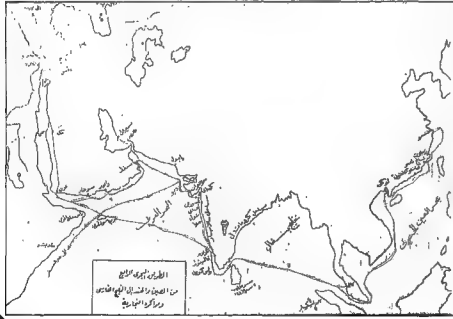
وكان طريقاً بحرياً ينطلق من الشرق الأقصى إلى البحر الأحمر .. وكان له فرعان بريان مكملان .. أحدهما يتجه شمالاً من عند قمة خليج السويس عبر سيناء إلى دمشق .. ثم موانئ ساحل البحر المتوسط .. ويتجه الآخر عبر الصحراء الشرقية المصرية إلى نهر النيل حتى القاهرة .. ومنها يفيض عبر نهر النيل شمالاً إلى الإسكندرية على البحر المتوسط ليواصل سيره إلى موانئ أوريا ..

• الطريق الثالث :

وكان طريقاً برياً، يبدأ من وسط آسيا ومن الهند .. عبر جبالها وممراتها إلى نهر الأتيل .. يلتقى مع القوافل القادمة من الصين فيلختان وسبورا مما حتى بخارى .. حيث يتفرع إلى فرعين: الفرع الأول يتجه إلى بحر قزوين، ثم عبر نهر الفولجا إلى بلاد البلغار والفرع الثاني يفيض إلى البحر الأسود وموانئه .. ثم إلى القسطنطينية التي كانت معبداً إلى أوريا .. وكانت تخرج من هذا الطريق فروع جانبية إلى حلب وساحل البحر المتوسط غرباً .. وأخر إلى بغداد وديار بكر شرقاً .. والثالث كان طريقاً لا يفرج إلا لثلاث، ويعبر أرمينيا وآسيا الصغرى إلى القسطنطينية.

• الطريق الرابع :

وكان طريقاً بحرياً من الصين إلى الهند التي يتحد عندها مع الطريق الأول إلى الخليج الفارسي .. والطريق الثاني إلى البحر الأحمر .. حيث كانت أساطيلها السفن تنتهي عن موانئ رأس بناس .. أو القصير .. أو أبي شعير .. ومن هذه الموانئ تنبثق التجارة عن طريق وديان





أعرف شخصيتك من شكل عينيك:

- يعلِّح صاحِبُ العَيونِ الواضحة:
إلى العصبية والإفْطاح وراء العاطلة

- العَيونُ الضَّخْمَةُ:
تتم من النكاه والحدة والذقة مع قرة الملاحظة وتمسك العقل

- العَيونُ المُنْتَهِدَةُ:
تدل على سطحية التفكير ، الفضول، كثرة الحركة، حب الناس وطبع

العيون الفاترة:

يتم دائماً صاحبها بالبحث عن التفاصيل والتقصص والتدقيق وحب الحياة والذكاء

- صاحِبُ العَيونِ البَازِغَةِ:
يميل إلى البعد عن التفاصيل حب الظهور، الفصاحة، الميل للتضليل

حكمة العدد:

«إذا سقطت عذوق فلا تنهتج ولا تساعدي على النهوض أبداً» «بربردش»

نصائح لك إمرأة

في المرأة

الخطات السدية لحل مشاكل شعرك

1 - الخططة الأولى: لإزالة الشعر

رأس ثم وقشري بنفسك، مجموعة زيت (زيت أملا + زيت جوز الهند + زيت زيتون + زيت لوز + زيت خروع + زيت جريبير + أي نوع آخر من الزيوت الموجودة عندك والمحببة لشعرك) معلقة كبيرة أو اثنين من كل نوع (حسب طول شعرك)

الطريقة: فومي بخلط مجموعة الزيوت على التار ثم ضعي الثوم عى الحليط بعد فربة ناعماً جداً ومجرباً أن يأخذ سقونة الزيت إطفئ النار بمرعة ثم فومي بأخذ الخليط وضعي على شعرك بالقدم ولفي بالقدم بيدك بالزيتونة الفاس بالشر أو بكيس وإتركه على شعرك مدة ثمان ساعات وغسليه جيداً بعد ذلك

- هذه الوصفة لا تقوى بها كل يوم بل يوم واحد في الأسبوع لمدة ست أسابيع ولا تقوى بها في أي يوم آخر غير الذي قمتي بتجديده فلفسك بمعنى أن تختاري يوم معين للقيام بهذا.

- إحدروا! استخدام السيشوار خلال هذه الفترة ولا تلتقي من تساقط الشعر الضيف في أول أسبوع من استخدام هذه القطلة

2 - الخططة الثانية: تغذية الشعر

كوب ماء ساخن ، ثلاث ملاعق مسل

تخلط وتترك حتى تكون دافئة وبعد الإستحمام ضعيه على شعرك ولا تسيليه بالاء إتركه على شعرك بعد كل إستحمام

الخططة الثالثة: لمعالجة الشعر التالف والمصبوغ

مقدار من الزبادي مخلوط مع حلبة سموية ملحونة يوضع لمدة 2 ساعة

وفسسل تستخدم لمدة شهر ونصف أو حتى يستعيد الشعر عافيته

الخططة الرابعة: لإعادة الصحة للشعر

ملقة مسل / زيت زيتون

تخلط وتوضع على الشعر لمدة 2 ساعة أو أكثر ثم يغسل شعرك

كالمادة

الخططة الخامسة: تنقيف الشعر

تفرك أطراف الشعر بقوة مسطوية بدون ميل

الخططة السادسة: لمعالجة جفاف الشعر

مزجى صفار بيضه مع قليل من زيت الخروع

إفركي شعرك ثم إغسلي بالاء الساخن المخلوط معه قليل من الليمون

ثم بالاء البارود

الخططة السابعة: لتكثير الشعر

يوضع على الشعر لمدة يوم كامل (أربع صفار بيض مخلوط مع ملقتين خروع) إخلطي مع الحناء (زبادي + مسل + صفار بيض + معلقة من أي زيت)

الخططة الثامنة: شعري ولامع

صفار بيض / معلقة خلخاخ / ملقتين زيت زيتون

(ضاعي الكمية حسب شعرك) ضعيها على شعرك نصف ساعة أو أكثر ثم يغسليه

الخططة التاسعة: لتقوية خصلات الشعر

ملقتين خبيرة فورية/ نصف كأس دافئ من زيت جوز الهند تخلط وتوضع على الشعر لمدة نصف ساعة ثم تفسل

إسلاميات،
يروي أن رجلاً جاء إلى الإمام أبي حنيفة ذات ليلة وقال له : يا إمام منذ مدة طويلة دفنت ما لا في مكان ما ولكن نسييت هذا المكان فهل تساعدني في إيجاد حل؟ فقال له : إمام! هذا من عمل اللقيط حتى أجابك حل فلا تم فكر لمسة وقال له: إذهب فمسل حتى يطلع الصبح فإني مستنكر مكان المال إن شاء الله تعالى فذهب الرجل وأخذ يصلي وعبادة وراى رقعة قصير وأثناء الصلاة تذكر المكان الذي دفن المال فيه فاشعر ونذهب إلى صاحبه وفي الصباح جاء الرجل إلى الإمام أبي حنيفة وأخبره أنه عثر على المال وشكره ثم سأله كيف عرفت إنني سألتك مكان المال؟ فقال الإمام لأبي حنيفة إن الشيطان إن يتركك تصلي ويسيفك يذكر المال من صلاتك!!

قانوناً عن المرأة

تبكى المرأة قبل الزواج ويبيكي الرجل بعده «برناردش»
إذا أحببت المرأة خافت عليك وإذا أحببتك لم يتركك «الروايش الفرنسي يراة»
الحكيم هو الذي يسأل زوجته النصيحة ولا يعمل بها «الكاتب اليهودي موراين»

أصغر مشجع في العالم «جيتن في بطن أمه»

حصل «جيتن في بطن أمه» على مضربة تائي التريجي لميسع بذلك أصغر مشجع لكرة القدم في تونس والعالم أجمع. وبالعمل تم إستخراج بطاقة عضوية للجيتن ونشرت صورة للبطاقة تحمل صورة الأمومة للجيتن مكان الصورة التي من المفترض أن تكون للشخص حامل العضوية وذلك قبل نحو ثلاثة أشهر من ولادته

أضف إلى معلوماتك:

- معلم الإسكندر المقدوني : أرسطو

- أبو بكر الصديق هو صاحب مقولة

«أطلبوا الموت توهب لكم الحياة»

- مخترع التلفراف: ماركوني

الأبراج والحب:

الأبراج والحب: برج الأسد

والحب (21 يوليو ، 22 أغسطس)

500 الحب عند مواليد الأسد هو المثال الأعلى والناية

المطلعي التي من أجلها يعيشون غير إلى أقصى

درجات الغيرة ويحلم دائماً بالظفر على حب مثالي وأبدى وإذا فهو

يصارع بكل ما أوتي من قوة بعزيمة في سبيل من يهوى.

الرجل الأصوفه تنافرة: الحب يقدر الحب تماماً فهو

ينظر للحب على أنه قضية مصير، وهو يمثل الرجولة الكاملة بكل

معاييره وفخرو نفسه، وعلى شراكة حياته أن تلقى بخلائه وأماله وإن

يكون هو محور اهتمامها ويترجم إذا حاول المرأة أن تستقل فكراً أو

اقتصادياً.

ألمة الأصوفه: المرأة: فترة الشخصية فدة في مواقفها وأرأها تذكره

التقاليد الموروثة تحب التمييز من نفسها قوة ويفعل تذكره أن تكون مضمونة

مروسة تحب أن يكون رجلها قوي أرفي نفس قوتها شرط ألا يسيطر عليها

كما أنها لا تحب الرجل اللطيف وتضحي بكل شيء حتى آخر قطلة دم في

عرقها من أجل رجل أحبه



تسالي:

أكمل المربعات

أكمل المربعات بالأرقام المناسبة

.. كي يصبح جمع الأعداد أفقياً

وعمودياً

الحل العدد اقدم

		3	13	
		11	8	
04	14	7		9 1
72	2	10		15 8
		4	12	
		20	6	



البطولة العربية الثالثة

للإيقاعي والنشائي والنشائي

مصر 2007

(اللاعبة ياسمين رستم وصالة طلال الحربي)

تحصل على 4 ميداليات ذهبية و2 فضية

(اللاعبة ماري فرديك شوقي)

تحصل على 3 ميداليات ذهبية و2 فضية

أقيمت البطولة العربية للجهاز الفني والإيقاعي للنشائي والنشائي مصر 2007 في الفترة من 7/1 إلى 7/5 تحت رعاية المهندس حسن صقر رئيس المجلس القومي للرياضة بالصالة المقطاه بأستاد القاهرة

وقد شرف البطولة من المجلس القومي للرياضة واللجنة الأولمبية المصرية كل من:-

1 - الأستاذ/ إبراهيم عطايا رئيس الإدارة المركزية ووكيل أول الوزارة بالمجلس القومي للرياضة

2 - المستشار/ خالد زين سكرتير عام اللجنة الأولمبية المصرية

ومن الاتحاد المصري للجهاز

1 - الأستاذ الدكتور/ وجدي أبو المعاطي أمين صندوق اللجنة الأولمبية المصرية

ورئيس مجلس إدارة الاتحاد المصري للجهاز

2 - الأستاذ الدكتور/ محمد العربي شمعون نائب رئيس مجلس إدارة الاتحاد

الجهاز

3 - الأستاذ الدكتور/ سعيد عبد الرشيد أمين صندوق الاتحاد المصري

الجهاز

4 - اللواء/ نظمي نديم عضو مجلس إدارة الاتحاد المصري للجهاز

5 - الأستاذة الدكتورة/ ليلى الشحات عضو مجلس إدارة الاتحاد المصري

الجهاز

6 - الأستاذة/ هالة سلامة عضو مجلس إدارة الاتحاد

7 - الدكتور/ عادل عبد البصير عضو مجلس إدارة الاتحاد المصري

للجهاز

8 - المهندس/ أدهم كامل ممدوح عضو مجلس إدارة الاتحاد المصري

للجهاز

9 - الأستاذة الدكتورة/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية

للجهاز الإيقاعي

10 - الأستاذ/ أنسي مصطفى مدير عام الاتحاد

11 - الأستاذ/ خالد حسني عضو مجلس إدارة منطقة

القاهرة

وعضو اللجنة الفنية رجال

ومن الاتحاد العربي

الأستاذ/ سيف أبو عدل رئيس الاتحاد العربي للجهاز

الدكتور/ أحمد توفيق الجناي النائب الأول للرئيس

الأستاذ/ فيصل الزمعي النائب الثاني للرئيس

وأعضاء مجلس الاتحاد العرب

- عبد الرحمن الشترى

- محمد خليل علوش

- على زعتر

- محمد يوسف الطباع



الدكتور/ وجدي أبو المعاطي رئيس مجلس إدارة الاتحاد المصري للجهاز يهني بطله أبطال العرب اللاعبة ياسمين رستم (مصر)



اللاعبة ماري فرديك شوقي



اللاعبة ياسمين رستم

ورئاسة الجاه الفنية من الاتحاد العربي :

الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمال الإيقاعي بالاتحاد العربي
الأستاذة/ رباب الحارس رئيسة اللجنة الفنية (سيدات) بالاتحاد العربي
دكتور/ عبد الحميد مسعود رئيس اللجنة الفنية للجمال الفني رجال
وقام بتنظيم افتتاح وولعقتام البطولة
- بأوليتا نيكوليفا المديرية البلغارية

تحت إشراف الأستاذة الدكتور/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية للجمال الإيقاعي والأستاذة الدكتور/ منى عبد العال مقرر اللجنة الفنية للجمال الإيقاعي الثانى ظهرت بصماتهما الواضحة فى البطولة. وقامت بالتحكيم كل من :-

- الأستاذة/ منال الشلقانى عضو اللجنة الفنية

- دكتور/ فاتن البطل

- الأستاذة / سهام اورلين

- الأستاذة / سارة

الأستاذة/ ديانا فريد شوقي

الأستاذة / نتاليا

الدكتور/ شيرين كرم

مهندس عنان مكي



الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمال الإيقاعي بالاتحاد العربي تقف للاعبة ياسمين ورسم اليدالية الذهبية

- الدكتور/ هديا أحمد حسنين

- وأمين عام الاتحاد/ محمد سعد الاسيحم

وتكونت اللجنة الداخلية لتنظيم البطولة:

الأستاذ/ خالد الديب عضو لجنة المسابقات

- الأستاذ/ محمود حامد مدير فنى نادى الهادى

الأستاذ/ سعيد الطوخي مدير فنى نادى مصر

- الأستاذ/ أشرف الشافعي مدرب منتخب مصر سيدات

الأستاذ/ عمرو عادل مسئول الاتحاد مالى

تحت إشراف رئيس وأعضاء مجلس إدارة الاتحاد المصري للجمال

وقد لاقى البطولة نجاحاً غير مسبوق وظهرت فيها المجهودات الجبارة

لرؤساء الجاه الفنية من الاتحاد العربي برئاسة الأستاذة نهى عبد

الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمال الإيقاعي بالاتحاد العربي - ولا

تنسى أيضاً الأستاذة رباب الحارس والدكتور عبد الحميد مسعود

ويشهد الجميع بعدالة التحكيم.

نتائج البطولة:

نتيجة الفئوى العام:

المركز الأول: ماريان فريد شوقي (مصر)

المركز الثانى: ياسمين ورسم (مصر)

المركز الثالث: ياسمين طارق (مصر)

المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)

المركز الخامس: فاطمة على (سوريا)

المركز السادس: فريدة عبيد (مصر)

المركز السابع: سارة بدوى (مصر)

المركز الثامن: كريستينا العاصي (سوريا)

أداء الطوق:

المركز الأول: ياسمين ورسم (مصر)

المركز الثانى: ماريان فريد شوقي (مصر)

المركز الثالث: لورين شاكر (سوريا)

المركز الرابع: فاطمة على (سوريا)

المركز الخامس: مادلين طمية (الأردن)

المركز السادس: فريدة الزرقى (البحرين)

المركز السابع: ليلى بيقية (البحرين)

المركز الثامن: حواء على (الكويت)



فريد شوقي



أوائل الفئوى العام





فريق سوريا



اللاعبة ماري فريد شوقي



اللاعبات المشتركات في البطولة مع اللجان الفنية والمدريات وأعضاء الاتحاد المصري

أداة الكرة:

المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)

المركز الثاني: لورين شاكر (سوريا)

المركز الثالث: فاطمة علي (سوريا)

المركز الرابع: ماري فريد شوقي (مصر)

المركز الخامس: مادلين طلمية (الأردن)

المركز السادس: ليلى بتيقة (الجزائر)

المركز السابع: فائزة الزرقى (الجزائر)

أداة الشريط:

المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)

المركز الثاني: ماري فريد شوقي (مصر)

المركز الثالث: مادلين طلمية (الأردن)

المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)

المركز الخامس: فاطمة علي (سوريا)
المركز السادس: ليلى بتيقة (الجزائر)
المركز السابع: فائزة الزرقى (الجزائر)

أداة الصبل:

المركز الأول: ماري فريد شوقي (مصر)

المركز الثاني: ياسمين رستم (مصر)

المركز الثالث: فاطمة علي (سوريا)

المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)

المركز الخامس: مادلين طلمية (الأردن)

المركز السادس: نورا باسم (الكويت)

المركز السابع: راضية الزرقى (الجزائر)

المركز الثامن: ليلى بتيقة (الجزائر)

زيارة إلى ميناء الإسكندرية



مكتب
لميناء الإسكندرية



قام وفد من الجمعية العربية للملاحة بتنظيم زيارة لميناء الإسكندرية يوم السبت الموافق 16 يونيو 2007 لمشاهدة ما تم تنفيذه من تطوير وتحديث بالميناء وقد رافق الوفد من بداية الزيارة وحتى نهايتها سيادة اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة



الميناء والقائد الخلف لخطط التطوير ومتابعتها حيث استعرض سيادته نشأة الميناء وتطوره وأهميته حتى أصبح ميناء مصر الأول حيث تداول 70% من تجارة مصر الخارجية من خلاله واستهدف التطوير إعادة تخطيط الميناء بما يناسب والمستحدثات العالمية ونظام الإدارة الإلكترونية وبما يحقق سيولة الحركة وتقليل فترة مكوث السفينة وخفض تكلفة البضاعة لجذب المزيد من السفن والشحن للملاحة

هذا وقد قام السيد رئيس الهيئة بمرخص قدم فيه أهم ما يعتاز به ميناء دمياط من تخطيط يمجته الأكثر تميزاً بين الموانئ من حيث سهولة الحركة وسرعة الإنجاز.

كما أن الميناء يحتوي على أكبر وحدة لتسييل الغاز الطبيعي وصرح على جانب آخر أن ميناء دمياط قد أصبح من الموانئ الاستراتيجية بعد أن تخلص إلى حد كبير من عملية تداول الكنتينر داخل الميناء.

وأكد اللواء توفيق أبو جندة أن الميناء قد حقق نجاحاً كبيراً عام 2006 وذلك بفضل ميكنة الميناء حيث أن الميناء يتميز بربط كافة الجهات العاملة بداخله بجدار - شريط - قناة على الصادات - هيئة الميناء - بدائرة الكنتينر واحدة.

وقد توجّه السيد اللواء في نهاية الإجماع والاشكر للسادة أعضاء اللجنة على حرصهم الدائم على مصلحة ميناء دمياط مؤكداً أن الميناء له أهدافه تعمل ادارته على تحقيقها كما تعمل مراعاة التوافق الاجتماعي والإستراتيجية الوطنية وعمال الهيئة وقد قدم السيد اللواء توفيق أبو جندة هيئة تذكارية للسيد عبد المنعم نجيب وكيل اللجنة تعبيراً عن تقديره عن شكر ميناء دمياط لهجهوه

ميناء دمياط هيئة ميناء دمياط

قامت لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب بزيارة ميناء دمياط وقد حرصت اللجنة على مقابلة السيد اللواء/ توفيق أبو جندة رئيس هيئة الميناء قبل



زيارتها لحصة حاويات ميناء دمياط وذلك بهدف التعرف على بنود عقد هيئة الميناء مع الشركة الكويتية KGL وقد حضر الإجماع كلا من السادة أعضاء مجلس الشعب والشورى لحافظة دمياط والسادة أعضاء لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب والسيد اللواء توفيق أبو جندة رئيس الهيئة والسيد اللواء بحري هداية نائب رئيس هيئة الميناء.

المسابقة العالمية التي تنظمها الفياتا السنوية بالاشتراك مع TT CLUB YOUNG FREIGHT FORWARDERS AWARD 2007

استطاع مرشح شعبه خدمات النقل الدولي ومصر السيد خالد فوزي من شركة تاريمار للشحن بالفرز المركزي الأول بالمسابقة العالمية Young Freight Forwarders Award 2007 على مستوى منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط RAME بعد اجتيازها بتفوق ملحوظ جميع الاختبارات التي تمت على مدى الشهور السابقة وقد وجهت الفياتا الدعوة لزميل الفائز الأستاذ خالد فوزي لحضور مؤتمر الفياتا السنوي المزمع عقده بدبي في شهر أكتوبر المقبل وذلك للإحتفال به على هامش فعاليات المؤتمر.



ومعا يسعد شعبه خدمات النقل الدولي وبيدها فخراً بأنها ليست المرة الأولى التي تفوز بها مصر ولكن بعد هذا الثاني لشعبه وكانت الأستاذة داليا مصطفى من شركة عفيفي للشحن الدولي قد فازت بذات المسابقة عام 2005. ويتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة الشعبه بتوجيه أسمى التهاني القلبية للأستاذ خالد فوزي مدير عام شركة تاريمار للشحن لتفوز بهذه الجائزة. وخالص الشكر لأعضاء لجنة المسابقة الذين قاموا بترشيح الأستاذ خالد فوزي لهذه المسابقة مع تمنياتهم بحظ طيب لباقي المتسابقين بمستقبل باهر التمهيز بصناعة النقل الدولي.

رئيس لجنة مسابقة
Young Freight Forwarders Award 2007
مهندس / مدحت حاتم القاضي

تهيئة من الأعماق

الخبير البحرى خبرى الفولى والماثة يهتزون نهلهم راسى يتجعله وحصوله على درجة الماجستير فى القانون البحرى من جامعة متروبوليتان بإنجلترا. بايا - ماما - أحمد - مى - مائل - أحمد - رجب - شيرين - مهران.



الآنسة روفان صابر الغام
كريمة الأستاذ الدكتور / صابر حسن الغام
استشارى قطاع النقل البحرى
أستاذ المحاسبة المالية والموانئ
بكلية التجارة ببرسيه
ألف مبروك النجاح والتفوق فى الثانوية العامة
بنسبة 99.6% الثالثة على محافظة ببرسيه



مدر لجهاد عبد الله فؤاد
حفيد الأستاذ عبد الله فؤاد
بمناخية عيد ميلاده الأستاذين

ألف مبروك النجاح

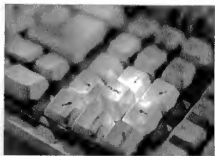
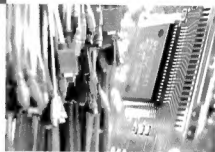
ألف مبروك النجاح



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 414 99 44 Fax: +202 414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

